ISSN 0321-4249

За рулем

1 • 1980

С Новым годом, с новым счастьем! 



Мы вступаем
в 1980 год —

год 110-летия
со дня рождения
В. И. Ленина

год 35-летия
Победы в Великой
Отечественной
войне

завершающий год
десятой
пятилетки

год московской
Олимпиады







ОБРАЗЦА 1980 ГОДА

В. ЖУЛЕВ,
начальник ВНИИБД МВД СССР,
кандидат юридических наук

Заканчивается десятилетие, ставшее, пожалуй, самым насыщенным событиями за всю историю автомобилизации в нашей стране. Оно было отмечено такими ее темпами, с какими трудно сравнить все предыдущие десятилетия в развитии этой важной области нашей социалистической экономики. Достаточно напомнить тот факт, что было произведено более 18 миллионов машин. За этой цифрой не просто наращивание мощностей автомобилестроения, за ней и качественные перемены — появление десятков новых моделей современных, а стало быть, быстроходных и высокопроизводительных машин всех классов. Нетрудно понять, я думаю, какие в связи с этим большие задачи встали в области подготовки водительских кадров, совершенствования и дальнейшего развития дорожной сети, в работе по организации движения и обеспечению его безопасности.

За минувшие десять лет получила новое развитие и прошла серьезную проверку государственная система решения этой сложной социальной, технической, научной и экономической проблемы. Решениями XXIV и XXV съездов КПСС она была возведена в ранг государственной задачи. Работа эта требует комплексного подхода, в том числе и в деле дальнейшего совершенствования тех средств, при помощи которых мы стремимся управлять потоками транспорта. Основа основ здесь Правила дорожного движения. Ведь они определяют главным образом нормы поведения людей, или, говоря официальным языком, участников дорожного движения, на дороге, а транспортные происшествия, как показывает статистика, почти на 80% — результат отступления от этих норм водителей или пешеходов. В нормах этих отражаются наши взгляды на условия безопасности движения, наши представления о способах его организации, наши технические возможности их реализации. А жизнь идет вперед и вносит коррективы даже в то, что еще вчера казалось нам совершенно бесспорным. Новый вид, а отчасти и новое содержание приобретают с этого года и наши Правила дорожного движения.

Работа по их совершенствованию была выполнена ВНИИБД МВД СССР с учетом опыта применения тех норм, что были введены в 1973 году, предложений специалистов автотранспорта, водителей, международных рекомендаций и соглашений в этой области. С результатами этой работы читатели журнала уже знакомы — новый текст Правил был опубликован в предыдущем номере «За рулем». Подробный разговор об этом документе, вводимом в действие с 1 июня нынешнего года, еще впереди, здесь же мне хочется охарактеризовать его в общих чертах, остановиться на самых главных его отличиях.

Я уже сказал о том, что Правила приобретают несколько иной вид. Под этим прежде всего подразумевается новая нумерация их пунктов и разделов. Она продиктована требованиями стандартизации такого рода нормативных документов, принятой не только в нашей стране, но и в международной практике.

Но все-таки в расположении разделов и последовательности материала внутри них сохранена преемственность, что облегчит, на наш взгляд, усвоение нового принципа обозначения отдельных положений. Вместе с тем в новой редакции из Правил исключены две главы — «Обязанности должностных и других лиц транспортных, дорожных, эксплуатационных, коммунальных и иных предприятий и организаций» и «Вопросы, требующие согласования с Госавтоинспекцией». Все, что имело в них непосредственное отношение к водителям, к порядку дорожного движения, перенесено в другие разделы, а остальные требования будут изложены в иных документах. Итак, новые Правила содержат только то, что необходимо знать самим участникам движения, и важно в них все, как говорится, от корки до корки. Таковы перемены в построении Правил.

Теперь об основных изменениях по существу.

За последние годы нашел применение ряд новых методов в организации движения, были предложены новые способы, так сказать, технического обеспечения его безопасности. Новые решения потребовали и дополнительных технических средств, в частности дорожных знаков*, ибо для некоторых из применяемых сейчас схем регулирования в действовавшем стандарте просто не было соответствующих знаков. Скажем, для выделения на дорогах специальных полос движения только общественного транспорта как в попутном с общим направлении, так и на участках с односторонним движением, для обозначения начала и конца дополнительных полос на проезжей части или передачи другой необходимой водителям информации. Вот почему номенклатуру дорожных знаков пришлось несколько расширить. Подчеркну, что запрещающих знаков в новом ГОСТе практически столько же, сколько и было раньше. Однако предупреждающих, информационно-указательных, сервиса и дополнительных табличек стало гораздо больше. Значит ориентироваться на дорогах, выбирать правильный режим движения водителям теперь будет намного легче, ибо они смогут получать более широкую и конкретную информацию.

В новом стандарте дорожные знаки несколько иначе распределены по группам. Вместо пяти их стало семь. Обособились так называемые знаки приоритета и сервиса. Прежде, как все помнят, знаки, определявшие в конечном счете порядок проезда пересечений и некоторых других участков дорог, относились и к предупреждающим, и к запрещающим, и даже к указательным. Теперь все они сведены в одну группу. Разделились указательные знаки. В одну группу вошли те, что информируют водителей об условиях и режимах движения, в другую — сообщающие лишь о местонахождении предприятий и объектов обслуживания. Такое распределение, на наш взгляд, более точно соответствует функциональному смыслу отдельных знаков, да и изучать всю эту «дорожную грамоту» станет, очевидно, легче.

Впервые в нашей практике в некоторых знаках применено и цветовое кодирование. Так, знаки, указывающие направления движения, будут сообщать также о возможном скоростном режиме, типе дороги. Если вы движетесь в направлении, указанном на знаке белого цвета, — значит путь ваш пролегает по городской улице, в общем, по населенному пункту. Если указатель синий — то находитесь на загородной дороге, зеленый — на автомагистрали. Цветовой код облегчит водителям поиск нужного направления, ориентирование в условиях разветвленной дорожной сети и интенсивного движения.

Кстати, об интенсивности движения, которая, естественно, растет год от года. Она требует новых мер в упорядочении движения, повышении пропускной способности наших дорог. С поиском дополнительных возможностей именно в этом плане связан ряд новых положений Правил. Остановлюсь на наиболее важных из них, направленных в общем-то на более полное использование проезжей части дорог.

Во-первых, на том, что движение транспортных средств должно осуществляться строго по полосам, которые размечены на дороге. Наезжать на линии разметки можно только при перестроении. Недавно журнал в материале о тесте, который был проведен совместно со специалистами нашего института и назван «Слалом» на улице», уже выступал против тех, кто своим ненужным лавированием в потоке транспорта создает угрозу безопасности движения. Выводы были подкреплены данными экономического порядка. Теперь от таких любителей «слалома» есть и правовая защита. В Правила включено требование, запрещающее в условиях интенсивного движения, когда все полосы заняты равномерно, менять ряд кроме как для остановки или поворота.

Второе принципиальное положение заключается в предоставлении водителям права двигаться по трамвайным путям попутного направления не только при обгонах или объездах, но и тогда, когда правые полосы просто заняты, а выезд

* Новые знаки были опубликованы на вкладках в № 2, 4 и 6 «За рулем» за 1979 год — ред.

За нашу Советскую Родину!

За рулем

1 ● Январь ● 1980

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

на расположенные посередине дороги в одном уровне с проезжей частью трамвайные пути не создаст помех движению трамваев.

Наконец, сделан шаг, чтобы убрать лишние помехи нормальному движению транспортного потока на дорогах вне населенных пунктов. Если водитель по каким-то причинам медленно движущегося транспортного средства замечает, что за ним скопилась вереница машин, а условий для обгона нет, он обязан остановиться на обочине и пропустить их вперед, а затем уже следовать дальше. Такое требование предупредит пробки на дорогах, обгоны в неподходящих, а зачастую просто опасных для этого условиях, ненужную в езде нервозность.

Рост автомобильного парка в наших городах заставил подумать не только о новых мерах для обеспечения бесперебойного движения, но и о том, как лучше распорядиться территориями, которые можно отвести под стоянку машин. Теперь в общих случаях на левой стороне дорог с односторонним движением разрешается не только остановка, как было до сих пор, но и стоянка. Если, разумеется, это происходит в населенных пунктах и у места остановки есть тротуар. Кроме того, среди дополнительных средств информации появился в нескольких разновидностях специальный знак — «Способ постановки транспортного средства на стоянку». Применение его в подходящих для этого случаях позволит использовать для стоянки легковых автомобилей и мотоциклов и часть тротуаров. Рассчитывают, что это увеличит пропускную способность улиц или емкость стоянок, а может быть, и то и другое вместе.

Я говорил до сих пор о тех переменах, которые должны способствовать в конечном счете улучшению условий труда водителя. Но и с него спрос все больше. Остановлюсь только на одном вопросе — о более строгих требованиях к его действиям при выполнении поворота или разворота. Что и говорить, в этих ситуациях возникает еще немало конфликтов, немало споров по поводу того, кто пользуется преимуществом, а кто должен уступить дорогу. Хотя вопрос совершенно ясен: помеху движению создает маневрирующий, стало быть, он и должен позаботиться о том, чтобы его действия не угрожали безопасности, не препятствовали продолжающим движение в прямом направлении. Чтобы не было никаких недомолвок, Правила обязали поворачивающих или разворачивающихся на перекрестках и участках дорог между ними пропускать не только водителей, движущихся навстречу, но и завершающих обгон в попутном направлении. Такое требование еще раз, как видите, призывает за рулем смотреть, что называется, в оба и проявлять при маневрах максимальную осторожность.

Этой мыслью мне и хочется закончить рассказ, повторяю, очень общий, о Правилах дорожного движения образца 1980 года. Да, многое делается для того, чтобы создать все условия или, во всяком случае, наиболее благоприятные для безопасного дорожного движения. Хочу напомнить еще раз о том, что реализует эти условия прежде всего сам водитель, и от его дисциплинированности, точного исполнения обязанностей, ответственности решающим образом зависит конечный результат.



НА БАМЕ

Трасса века, как называют строящуюся Байкало-Амурскую магистраль, пролегает точно по середине нашего района. Из Амурской области она тянется к Ургалу, спускается вниз до Дуссе-Алиня и Могды, затем поднимается вверх, к поселкам Березовый, Дукн, Болен и опускается к Комсомольску-на-Амуре. Участок БАМа, идущий по территории нашего района, пожалуй, один из самых тяжелых для строителей. Хребты Турана, Буреинский, Баджальский, многочисленные и неспокойные реки и речушки — Бурея, Турюн, Ургал, Солони, коварная Амгунь, через которые проложены и прокладываются рельсы, мосты, путепроводы, требуют от строителей мужества, знаний, смекалки и, конечно, умения управлять техникой.

А техники здесь великое множество — большегрузные автомобили, тягачи, тракторы, бульдозеры... В большинстве на стройку прибывают уже обученные специалисты. Среди них немало выпускников досаафовских автошкол, курсов, недавних солдат, сержантов. Однако специалистов все равно не хватает. И тут строителям ощутимую помощь оказывает наша районная организация ДОСААФ.

Вспоминаю, как около четырех лет назад в поселке Ургал, где расположился строительно-монтажный поезд «Укрстроя», мы встретились с его руководителями и завели речь о создании первичной досаафовской организации. Вскоре она оформилась. Возглавил ее бывший воин, инженер, начальник участка механизации Анатолий Алексеевич Овчарук, оказавшийся большим энтузиастом оборонно-массовой работы. Среди строителей он быстро нашел соратников в этом деле, активистов.

Спустя некоторое время в Ургале заработали курсы по подготовке водите-

К 110-й годовщине
со дня рождения
В. И. Ленина

ШОФЕР

Редактор уездной клинцовской газеты не скрывал своего волнения: молодой сотрудник Женя Соколов привез потрясающую новость для ленинского номера, который готовился к первой годовщине со дня смерти вождя. Оказалось, что неподалеку от Клинцов в деревне Николаевке живет крестьянин-бедняк, демобилизованный красноармеец Тарас Гороховик, который говорит, что работал шофером на центральной автомобильной базе при Смольном, не раз слышал Ленина на митингах и даже участвовал в спасении Владимира Ильича, когда в него стреляли.

По словам Соколова, дело было так. Гороховик в то время водил автомобиль видного партийного и военного работника, стоявшего у истоков формирования Красной Армии, товарища Н. И. Подвойского. 31 декабря 1917 года Подвойский распорядился подать машину к Смольному. В него, а это был закрытый «Делоне-белльвиль», сели Владимир Ильич, его сестра Мария Ильинична и Подвойский, и все отправились в Михайловский манеж, где были назначены проводы на фронт первого красного батальона, сформированного из выборгских рабочих-добровольцев.

На проводах с горячей речью выступил Ленин. Когда митинг закончился, Подвойский приказал Гороховику отвезти Владимира Ильича, его сестру и еще одного пассажира туда, куда скажет Ленин.

Когда все уселись в машину, Ильич предложил:

— Пожалуйста, поедем в Смольный...

О том, что после этого произошло, подробно рассказывал позже уже сам Тарас Митрофанович.

«Я пустил машину быстрым ходом. Ночь была туманная и темная. Выехали на мост через Фонтанку и вдруг «тра-ах-тах-тах-тах!» Мимо автомобиля прожужжал рой пуль. Автомобильное стекло передо мной зазвенело, брызнуло осколками в лицо.

«Это на Ильича...» — мелькнула у меня мысль. Мороз пробежал по спине. Волосы шапку подняли... «Подальше, скорее отсюда его...» Нажимаю на все «газы». Машина летит птицей. Миновали темные переулки, выбрались туда, где посветлее. На улицах лежали неубранные кучи снега. Туман мешает рассмотреть их. В одну такую кучу врезалась машина. Я слез, открыл автомобиль и спрашиваю:

— Все живы?

Слышу голос Владимира Ильича:

— А вас, товарищ, не задело? У нас все в порядке. Скорее поезжайте в Смольный!

Я освободил машину из снежного плена и на полной скорости повел ее к светящемуся огнями Смольному. И только там узнал, что одна пуля задела руку нашего пассажира*, сидевшего рядом с Ильичем.

При осмотре автомобиля обнаружилось, что кузов был в нескольких местах просверлен пулями. Одна из них застряла в кронштейне.

Воспоминание об этом случае наполняет меня радостью и гордостью, что в опасную минуту я не растерялся и, может быть, тем самым помог спастись товарищу Ленину...»

Все услышанное и записанное со слов Гороховика представляло для клинцовской газеты, и не только для нее, немалый интерес и, естественно, требовало

---

* Это был швейцарский революционный деятель Фриц Платтен, организатор исторического переезда В. И. Ленина из Швейцарии через воюющую Германию в Россию весной 1917 года. Владимир Ильич пригласил зарубежного друга на митинг в Михайловском манеже. В машине они сидели рядом, когда пуля, пробив кузов и пролетев близко от Ленина, ранила Платтена в руку. В этот момент Платтен успел пригнуть голову Ленина.

Подробно об этом рассказано в моей повести «Платтен — известный и неизвестный» — А. Д.

ДЛЯ БАМА

лей автомобилей. Руководить курсами и преподавать на них взялись специалисты-автомобилисты Б. Харитонов, В. Коцюба и другие знатоки автодела. В оборудовании учебного помещения, снабжении техникой помогли райком и крайком ДОСААФ. Дело пошло. За четыре с небольшим года в Ургале подготовлены сотни водителей автомобилей, мотоциклов.

Для строек БАМа специалисты обучаются и в других местах. Так, в центре Верхнебуреинского района поселке Чегдомын действует наш спортивно-технический клуб. Два года назад мы построили здесь кирпичное учебное здание, гараж на десять автомобилей, оборудовали небольшой автодром для учебной езды. Работают курсы по подготовке водителей разных категорий в поселках Тырма, Эльга, Софийск и на базе первичной организации совхоза «Аланап».

Передо мной цифры, характеризующие подготовку технических кадров за четыре года. Они идут по возрастающей. В прошлом году, например, водителей категорий «А», «В», «С», трактористов и других механизаторов было обучено около 900, ныне будет более тысячи.

Мне часто доводится бывать у строителей магистрали, встречаться и с теми, кто получил шоферскую, механизаторскую специальность на курсах нашего оборонного Общества. И приятно, когда слышишь слова благодарности в свой адрес, в адрес преподавателей, активистов. Сознание того, что мы, досаафовцы, причастны к великой всенародной стройке, вдохновляет на новые дела.

Конечно, мы испытываем немало трудностей. Главным образом они сводятся к нехватке учебной техники, помещений, современного оборудования в классах для лучшего обучения специалистов. И здесь, полагаю, мы вправе ожидать большего внимания к нашим нуждам со стороны вышестоящих комитетов ДОСААФ. Дело-то мы делаем важное, общенародное.

В. ИСАКОВ,
председатель верхнебуреинского райкома ДОСААФ

Хабаровский край,
пос. Чегдомын

СМОЛЬНОГО

проверки. Редакция обратилась с письмом к Марии Ильиничне — действительно ли все так было, как рассказал Гороховик?

Вскоре от сестры Ленина по телеграфу был передан лаконичный, но убедительный ответ:

«Подтверждаю достоверность. М. Ульянова».

Ответ Марии Ильиничны окрылил клинцовского редактора. Воспоминания Тараса Гороховика были сначала полностью опубликованы в уездной газете «Труд», а через год — на страницах «Правды», где тогда ответственным секретарем работала М. И. Ульянова.

В статью под заголовком «Об Ильиче» был вверстан портрет шофера совнаркомовской машины фирмы «Делоне-бельвиль» с номером 46-47.

На этом автомобиле Гороховик проработал недолго. Но сколько бы он ни водил его, все совершенное им и Платтеном в тот памятный вечер не забылось и не забудется никогда.

Вскоре Гороховик ушел на фронт. Он искусно водил броневики, штабные машины. Не раз попадал в сложные ситуации, но всегда находил выход из самого трудного положения. А от сыпняка не смог уберечься. Тиф свалил его. Из госпиталя вернулся в родную деревню: пахал, сеял, ковал лошадей. Но мечта вернуться к полюбившейся шоферской профессии не оставляла его.

Однако не только в селе Николаевка, но и в уездном городе Клинцы, на Брянщине не было ни одного автомобиля.

Не оставила без внимания Мария Ильинична и вторую часть письма из Клинцов. Она касалась трудной послевоенной жизни Тараса Гороховика:

«Хозяйство Гороховика бедное, и он живет в большой нужде, — писал клинцовский редактор. — Он обращался в автобазу СНК с просьбой об определении его на работу, но до сих пор не получил ответа.

Ввиду того, что у нас в городе нет никакой возможности устроить его по специальности, и считая, что ему нужно оказать содействие в определении на работу, посылаем вам его письма в редакцию газеты «Труд».

По рекомендации М. И. Ульяновой Тараса Митрофановича вернули в совнаркомовскую автобазу. И он снова сел за руль.

* * *

Спустя много лет я позвонил на автобазу управления делами Совмина СССР. Спросил о Гороховике. Чуть хрипловатый мужской голос ответил:

— Сейчас я его позову.

— Гороховик на проводе! — слышу в трубке.

Я обрадовался. Значит, Тарас Митрофанович жив, еще работает? Ведь родился-то он в прошлом веке, в восемьдесят девятом году?!

— Тарас Митрофанович, здравствуйте! — кричу в трубку.

Короткая пауза, а за ней слышу:

— Простите, с вами говорит Михаил Тарасович, сын Тараса Гороховика...

Во время Великой Отечественной войны Тарас Митрофанович привел своего тринадцатилетнего мальчугана в гараж. И с тех пор Михаил Тарасович беспрерывно трудится в автобазе Совмина. Он прошел путь от ученика электрика до механика.

Тарас Митрофанович умер летом шестьдесят седьмого года. Вырастил семерых детей. Иван погиб при форсировании Днепра, Георгий умер во время войны.

... — Осталось нас пятеро, — продолжал разговор Михаил Тарасович. — Все получили образование. Все работают по призванию. Все гордятся своим отцом, которому посчастливилось быть рядом с Лениным. Такое не забудется. И не только нами и нашими детьми. И детьми наших детей.

Александр ДУНАЕВСКИЙ

Пятилетка и автомобиль

Мы вступили в завершающий год десятой пятилетки. И НОВЫЙ ФОТОКОНКУРС «ЗА РУЛЕМ», естественно, посвящается теме «Пятилетка и автомобиль», которая может быть воплощена в самых разных фотожанрах. Снимки должны отражать выполнение заданий десятой пятилетки, строительство новых заводов, дорог, станций обслуживания, рост производства автомобилей, двигателей, шин, бензина, увеличение автомобильных перевозок грузов и пассажиров, роль автомобилей в развитии сельского хозяйства, строительстве, в укреплении обороноспособности. Подготовка будущих военных водителей в организациях ДОСААФ, борьба за безопасность движения, чистоту окружающей среды, культуру обслуживания, автотуризм, автоспорт, широкий показ человека за рулем в часы работы и отдыха — все это обнимает тема нашего конкурса.

К УЧАСТИЮ в КОНКУРСЕ ПРИГЛАШАЮТСЯ как профессионалы (корреспонденты газет, журналов и других органов массовой информации), так и фотографы-любители.

НА КОНКУРС ПРИНИМАЮТСЯ черно-белые глянцованные отпечатки формата 13×18 или 18×24 см, а также слайды 6×6 или 6×9 см. К снимку должен быть приложен текст (не более одной машинописной страницы), поясняющий события или факты, запечатленные на фотографии (снимки и текст по каждому из сюжетов — в одном экземпляре).

Конкурсные материалы следует направить в редакцию не позднее 1 июля 1980 года (дата определяется по штемпелю на конверте). Просим делать на конверте пометку «Фотоконкурс» и писать обратный адрес с почтовым индексом и полными именем и отчеством автора снимков. Фотографии не рецензируются. Лучшие работы фотоконкурса «Пятилетка и автомобиль» будут премированы и опубликованы на страницах журнала.

УСТАНОВЛЕНЫ СЛЕДУЮЩИЕ ПРЕМИИ: одна первая (100 рублей), две вторых (по 75 рублей) и три третьих (по 50 рублей).

Лучший совет года

В последнем номере журнала за минувший год были подведены итоги конкурса, проходившего под таким названием. Он принес немало предложений, заслуживших высокую оценку и читателей (об этом свидетельствуют письма) и жюри.

Поздравляя еще раз победителей, мы хотим уведомить водителей-умельцев, что «Конкурс-79» уже передал эстафету «Конкурсу-80». Условия его остаются теми же. «Совет» должен быть кратким, выполнимым в доступных авто- или мотолюбителю гаражных, домашних условиях. Его практическая полезность должна быть, безусловно, подтверждена хотя бы собственным опытом автора.

Жюри не рассматривает самостоятельные «усовершенствования» деталей тормозной системы, рулевого управления и наружного освещения. Требования к этим системам в отношении безопасности весьма жесткие и не подлежат ревизии «на дому».

Предлагая читателям включиться в творческое соревнование за специальные призы — комплекты универсального инструмента и денежные премии в размере 50, 30 и 20 рублей, жюри напоминает, что главная цель «советов» — помочь автомотолюбителям в затруднительном положении при обслуживании машины или в пути.

Итоги конкурса (учитываются письма, поступившие в редакцию с октября прошлого года по сентябрь нынешнего включительно) будут опубликованы в декабрьском номере журнала. «Советы», поступившие после сентября, пойдут в счет конкурса следующего года.

Ждем ваших предложений, товарищи!

Ленинский спортивно-технический клуб ДОСААФ в Уфе три года подряд занимает первое место в социалистическом соревновании среди родственных организаций ДОСААФ Башкирии.

В минувшем году здесь подготовлено 570 водителей транспортных средств категории «В», 312 мотоциклистов. При клубе создана детско-юношеская спортивно-техническая школа. Выстроено двухэтажное учебное здание, теплые боксы на 20 машин, зона технического обслуживания.

Особенно заметны успехи клуба в спортивной работе. Только в 1979 году проведено 20 соревнований по мотокроссу, и в каждом из них на старт выходило в среднем около ста человек. Сто двадцать спортсменов померились силами в соревнованиях по прикладному многоборью. За год в клубе подготовлено три мастера спорта СССР, шесть кандидатов в мастера, 26 перворазрядников.



НЕУСПОКОЕННОСТЬ



— Кто идет первым? — переспросил запоздавший.

— «Восьмерка», — выдохнули разом несколько болельщиков, даже не повернув головы в его сторону и провожая взглядом кроссмена в красной футболке.

Лидер шел красиво. Он расчертил на трассе уверенный «автограф», вспарил на трамплине, лихо взлетел на холм.

Рев моторов заглушал одобрительные крики, но Исаев не торопился радоваться, провожая взглядом лидера. В момент, когда болельщики-дилетанты в очередной раз отдавались восторгу, он скептически отмечал про себя, что Вадим так и не смог снять напряжения. Об этом говорила вся его поза, руки, вцепившиеся в руль. А ведь на тренировке, когда он объяснял ему, что каждый старт — это еще экзамен тактический, Вадим утвердительно кивал головой и, отшагав трассу, искал, где можно расслабиться. Да вот следовать задуманному не сумел...

На том многолюдном празднике в Демском районе, венцом которого является мотокросс (его традиционно проводит здесь башкирский обком ДОСААФ), спортсмен ленинского СТК Вадим Исаев стал победителем. Евгений Алексеевич спросил Вадима на финише:

— Ну как, устал?

— Очень, — признался сын.

— Вот то-то и оно, — осуждающе покачал головой отец. — Сколько с тобой говорили о распределении сил на трассе... — но, заметив, как Вадим потупил глаза, переменил тон: — Впрочем, почти целый круг в твоем активе. Это уже неплохо.

Взыскательность — черта, которую в Исаеве-старшем выработали годы. Сам в прошлом спортсмен, после серьезной травмы покинувший трассу, он страстно хотел в победах сына осуществить несбывшееся. Его «верхней планкой» осталась норма кандидата в мастера спорта. Сын достиг ее в шестнадцать...

Десять лет назад, взявшись за создание спортивно-технического клуба в своем Ленинском районе, Исаев дал себе слово, что, кроме всего прочего, в этом клубе десятки мальчишек, мечтающих повелевать мотоциклом, будут делать первые шаги к своей мечте.

Когда ветхое здание в конце улицы Красина предложили одной из спортивных школ и она от него отказалась, Исаев попросил отдать дом под СТК. Уже по тому, как толково сделана внутри перепланировка, как оборудованы учебные помещения, можно оценить его способности организатора. Но теперь коллектив СТК своими силами соорудил еще и новый дом. В нем классы, оснащенные программными устройствами, действующими макетами, стендами, витринами. Но главное богатство клуба — это его люди: преподаватели, мастера, их энтузиазм и методическое мастерство. Закономерен итог работы ленинского спорттехклуба: более 90 процентов курсантов сдают экзамены на водительские права с первого раза — это высокий показатель.

Ярко проявилась организаторская жилка начальника СТК и в создании мототрассы у деревни Вавилово. Сколько раз приглядывался он к этому пустырю. Десять гектаров, не меньше, заброшенной площади. «Вот бы трассу здесь проложить». И проложили. Появилось оборудование, набор препятствий. Хозяевами бросовой земли стали спортсмены. Трасса эта не сезонная, постоянная. Неотъемлемая ее часть — вагончики, боксы со всем необходимым для проведения соревнований.

— В республике за последние три года число спортивно-технических клубов Общества удвоилось, — говорит председатель областного комитета ДОСААФ Ш. Минигулов. — Но попрежнему ленинский выделяется своей инициативностью.

Что бы ни делал, какими бы заботами ни жил Евгений Алексеевич, о мальчишках, подростках никогда не забывает. Добился вот открытия при СТК детско-юношеской спортивно-технической школы. Сюда пришли и «трудные», «неподдающиеся». Берет их Исаев к себе, лепит характеры, отвлекает от дурных поступков. Мотоцикл, скорости манят юных. Вы бы видели, с каким азартом состязаются на детской мототрассе, проложенной параллельно с основной, мальчишки на мопедах. Недаром ее называют трассой будущих чемпионов. С ребятами Исаев работает кропотливо и бескорыстно, не жалея ни времени, ни сил, работает по долгу воспитателя.

Кросс — не единственный вид соревнований в клубе. Неплохих успехов его питомцы добиваются в ипподромных гонках, начали заниматься ледовым спидвеем. И все-таки мотокросс здесь главное. Он — фундамент успехов в любых дисциплинах мотоспорта. Кросс привлек даже женщин. Две из них стали мастерами спорта СССР: чемпионка РСФСР 1977 года Елизавета Войтковская и серебряный призер 1978 года Нина Куряева.

Когда-то Исаев занимался у мастера гаревых гонок с мировым именем — Игоря Плеханова. Сейчас бывший его наставник — нередкий гость в клубе. Щедро делится опытом с юными. Большой друг клуба и другой именитый гонщик — Фарит Шайнуров. Своим человеком стал здесь шестикратный чемпион мира в мотогонках на льду Габдрахман Кадыров.

У кого из мальчишек не загорятся глаза при встрече с мастерами, высоко поднявшими славу советского мотоспорта.

Кросс, гонки, как известно, требуют немалых затрат. Откуда берет средства на них клуб, на плечах которого еще и заботы о членах сборной республики? Исаеву для ответа не нужно углубляться в документы, заниматься расчетами. Это его жизнь. Напряженный план подготовки шоферов и мотоциклистов клуб устойчиво перевыполняет из года в год более чем на 20 процентов. В этом — основа финансирования. И в этом, если хотите, реализация той идеи, которая была заложена в создание сети спорттехклубов. Смысл ее в том, чтобы, развивая хозрасчетную деятельность, обрести материальные возможности для размаха спортивной работы.

Сейчас СТК устойчиво занимает ведущее место в Башкирии. Только его руководитель не видит в этом повода для самоуспокоенности. Каждый день он на трассе, на тренировках. Ездит в другие города, за опытом лучших и то, что встречает там, стремится внедрить у себя. А в субботу и воскресенье он — тренер сына.

Такая вот трасса жизни у Исаева.

Р. ХАНТИМИРОВ

г. Уфа

И зимой не прекращается спортивная жизнь у мотоциклистов спорттехклуба ДОСААФ Ленинского района г. Уфы.

Фото автора

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ВАЗ — ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КАЧЕСТВО

Таков был девиз Всесоюзного семинара и выставки, проходивших осенью на ВДНХ СССР и посвященных опыту и достижениям Волжского автомобильного завода в повышении эффективности производства и качества труда.

Сегодня Волжский автозавод — одно из крупнейших предприятий страны. Он возглавляет производственное объединение, включающее скопинский автоагрегатный завод, белебеевский завод «Автонормаль», димитровградский автоагрегатный завод, завод генераторов и стартеров в г. Тольятти, строительный трест «АвтоВАЗремстроймонтаж» и производственное управление «АвтоВАЗтехобслуживание» с 33 спецавтоцентрами, 243 стационарными и 117 передвижными СТО, оказывающими населению услуг на 70 миллионов рублей в год.

Объединение «АвтоВАЗ» выпускает легковые автомобили с сентября 1970 года. Девять лет спустя, в октябре 1979 года с конвейера сошел пятимиллионный автомобиль.

ВАЗ отказался от традиционной организации производства, при которой каждый цех копирует структуру всего завода, и создал свою, централизованную систему, в которой сконцентрированы все специализированные функциональные службы. «Опыт ВАЗа, — сказал, выступая на пресс-конференции во время открытия выставки, директор завода по экономике и планированию кандидат экономических наук П. М. Кацура, — имеет ту особенность, что он впитал в себя целый комплекс мер по управлению качеством».

Этому комплексу и были посвящены экспозиции выставки, так и называвшиеся по разделам: «Организация труда», «Организация управления», «Комплексная система управления качеством продукции», «Работа партийной организации», «Социальное развитие», «Внедрение опыта ВАЗа». Живой иллюстрацией стали волжские автомобили всех вышедших моделей — они представляли в павильоне «Стандарты СССР» продукцию завода, достигшего наилучших результатов в отрасли по выпуску машин с государственным Знаком качества.

Каждые 22 секунды с конвейеров ВАЗа сходит автомобиль. Сегодня ресурс «жигулей» повысился со 100 тысяч до 125 тысяч километров пробега, срок гарантии увеличен с 12 до 18 месяцев.

31 министерство и ведомство уже утвердили 52 опорных предприятия к внедрению комплексной системы ВАЗа. Творческий опыт волжан способствует успешному выполнению планов десятой пятилетки. Он стал хорошей школой для машиностроителей страны.

ПРИЗ УЕХАЛ В БЛАГОВЕЩЕНСК

В Дальнереченске Приморского края состоялись соревнования картингистов Дальнего Востока на приз героев-пограничников. В них участвовало четырнадцать команд из Хабаровского, Приморского краев и Амурской области.

В классе до 50 см³ первое место завоевал ученик благовещенской средней школы № 1 Г. Бурлаков. В классе «Юниор» (125 см³) сильнейшим стал В. Смыковский — воспитанник дальнереченской автошколы ДОСААФ. В «Союзном» уверенную победу одержал кандидат в мастера спорта из Благовещенска В. Бессарабов, а в 125-кубовом (международном) — гонщик из Владивостока В. Матвеев.

В командном зачете победили картингисты Благовещенска, они и стали обладателями приза.

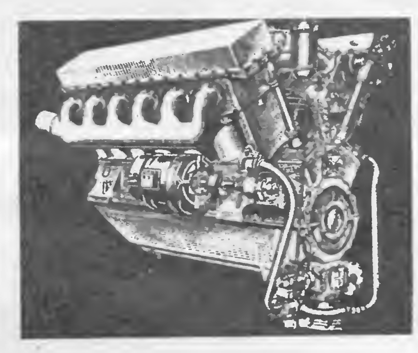
Н. ТОДОРОВА,
корреспондент газеты «Амурская правда»

ЮБИЛЕЙ В—2

Сорок лет назад началось производство дизеля В—2, двигателя, стоявшего в годы Великой Отечественной войны на танках и самоходках и заслужившего самую добрую славу. Он исправно служил и на карьерных самосвалах МАЗ—525, МАЗ—530, БелАЗ—540, БелАЗ—548, четырехосных вездеходах МАЗ—535 и МАЗ—537, гусеничных тягачах и транспортерах АТС, АТС—59, АТ—Т.

В 20-е и 30-е годы на советских танках применяли карбюраторные двигатели авиационного типа. Но в этих условиях они были недостаточно надежны и экономичны, а кроме того, пожароопасны. Поэтому для перспективных моделей танков уже в начале 30-х годов молодому конструкторскому коллективу, возглавляемому талантливым инженером К. Челпаном, была поручена разработка специального дизельного двигателя.

Первый опытный экземпляр нового мотора в мае 1933 года прошел испытания на тормозном стенде. Работы по его дальнейшей доводке в 1937—1938 гг. были выполнены группой инженеров, в которую входили Т. Чупахин, И. Трашутин, П. Поддубный, Я. Вихман, И. Бер. В 1938 году было начато мелкосерийное производство двигателя, получившего индекс В—2.



Дизели В—2 ставили на серийные танки БТ—7М. Эти машины осенью 1939 года приняли боевое крещение, участвуя в разгроме японских милитаристов на реке Халхин-Гол.

В декабре 1939 года было принято постановление об организации крупносерийного производства дизеля В—2 и его модификаций для новых танков Т—34 и КВ и гусеничного тягача «Ворошиловец». К началу Великой Отечественной войны наши заводы уже сумели выпустить 1225 танков Т—34 и 639 танков КВ.

Прошло 40 лет с принятия первых образцов В—2 для серийного производства, но и сегодня разные модификации его находят самое широкое применение в качестве силовых установок на большегрузных автомобилях, тракторах, на речных судах.

Ю. БАКУРЕВИЧ,
полковник-инженер в отставке

ЛЕСДРЕВМАШ-79

Первая в нашей стране такая выставка имела в своем названии цифру «73». Это был большой международный смотр машин и оборудования для лесной индустрии. Вполне понятно, почему именно в нашей стране проходят эти смотры: СССР занимает первое место в мире по площади лесов, запасам древесины и объемам лесозаготовок (около 400 000 000 м³ в год), имеет большой опыт ведения лесного хозяйства.

В павильонах 1979 года, разместившихся в парке Сокольники и выставочном комплексе на Красной Пресне, экспонировались машины и оборудование, представленные 400 фирмами и организациями из 19 стран. Самой крупной была экспозиция Советского Союза, которая включала транспортные и погрузочно-выгрузочные машины на автомобильных шасси минского, кременчугского и могилевского заводов.

Среди них — прекрасно зарекомендовавшие себя лесовозные автопоезда повышенной проходимости МАЗ—509А и КрАЗ—255Л грузоподъемностью соответственно 17 и 23 т. Оба лесовоза могут принимать на свои прицепы-роспуски хлысты до 30 м длиной.

В наших лесозаготовительных предприятиях работают также лесопогрузчики и лесовозы фирм «Валмет» и «Сису» (Финляндия), гидравлические автокраны «Като» (Япония), с которыми могли познакомиться посетители выставки.



Один из экспонатов «Лесдревмаша-79», советский автомобиль-лесовоз КрАЗ—255Л с двухосным прицепом-роспуском ТМЗ—803К.

Наряду с ними были представлены и плоды совместных разработок, например МАЗ—509, оснащенный финским краном, чехословацкий трактор ВКС-120 с советским навесным оборудованием, финский лесопогрузчик КТД-1510, выполненный по рекомендациям советских специалистов.

В зарубежных машинах, показанных на выставке, прослеживалась тенденция к «совмещению профессий».

Выставка «Лесдревмаш-79» помогла специалистам ознакомиться с самыми последними достижениями машиностроения для лесного хозяйства и промышленности.

ЖУРНАЛИСТЫ ЧССР — ГОСТИ РЕДАКЦИИ

По приглашению Союза журналистов СССР и журнала «За рулем» в СССР находилась группа ведущих журналистов Чехословакии, пишущих на автомобильные темы. В ее составе работник отдела средств массовой информации ЦК КПЧ И. Брож, главный редактор журнала СВАЗАРМ «Свет мотору» М. Эбр, главный редактор журнала «Стоп» Э. Паулины, журналисты из газет «Руде право» В. Поспишил, «Обранца власти» — Я. Корецки, журнала «Свет мотору» — О. Грегора и «Чехословацкого радио — Братислава» — Л. Брат.

Гости познакомились с автомобильной жизнью Москвы и Таллина, посетили завод имени Лихачева, завод имени Ленинского комсомола, НИИАТ, побывали на олимпийских объектах. Они были приняты начальником ГАИ г. Москвы генерал-майором милиции А. Ноздряковым, который рассказал, как будет осуществляться движение в дни Олимпиады-80, и председателем МГК ДОСААФ генерал-майором Д. Кузнецовым.

В редакции «За рулем» чехословацкие журналисты беседовали с членом президиума Федерации автоспорта СССР летчиком-космонавтом дважды Героем Советского Союза Г. Гречко, с начальником Управления военно-технических видов спорта ЦК ДОСААФ СССР К. Ходаревым, которые рассказали о развитии автомотоспорта в стране, его месте в подготовке молодежи к труду и обороне.

Гости приняли участие в торжествах, посвященных 62-й годовщине Великого Октября.

Встреча чехословацких журналистов с летчиком-космонавтом Г. Гречко в редакции «За рулем».

Фото В. Князева



НА ДОРОГЕ — АВТОПОЕЗД

Когда мимо нас мощно проносится затянутая брезентом сигара автомобиля с полуприцепом, осуществляющего международные перевозки, или, натужно урча, штурмует длинный подъем тягач с прицепами, груженными зерном, мы с почтительностью и уважением провожаем их глазами. Каждому понятно: вести такой «состав» далеко не просто. Если уж доверена шоферу эта честь и ответственность — значит он и впрямь мастер высокого класса.

Но мастерами становятся не вдруг. Учатся на собственных ошибках, на опыте других водителей. Учатся годами, начиная с того самого первого дня, когда садятся в кабину автопоезда.

Статья старейшего водителя-испытателя автозавода имени Лихачева Владимира Николаевича Варганова, через руки которого прошли едва ли не все грузовики этого предприятия, направлена на то, чтобы сократить время обучения. Полагаем, она будет интересна и полезна водителям всех категорий.

Мы адресуем ее и тем, кто еще готовится стать водителем, хотя в школах и спортивно-технических клубах ДОСААФ не проходят курса управления автопоездом и первые шаги на шоферском поприще делают, конечно, за рулем одиночного автомобиля. Но ведь рано или поздно многим из них достанется водить автопоезд то ли в армии, то ли на хлебных трассах, то ли на строительстве.

И таких мастеров вождения с каждым годом нужно все больше, ибо массовое применение автопоездов — важнейшее средство существенного повышения производительности труда на транспорте, выполнения и перевыполнения плановых заданий.

С каждым годом растут перевозки грузов автопоездами. Прогрессивный метод позволяет одному водителю доставлять вдвое, втрое больше грузов, чем это допустимо технической характеристикой одиночного автомобиля. В некоторых же случаях, например при доставке крупногабаритных сооружений, такой вид транспортировки является единственно возможным.

Само собой разумеется, что управлять автопоездом может не каждый водитель. Это по плечу лишь человеку собранному, дисциплинированному, обладающему определенным опытом, одним словом, настоящему мастеру.

Наши шоферы — герои, те кто принес славу этой почетной профессии, неизменно отличались любовью к механизмам, находчивостью, изобретательностью, отличным знанием техники, умением находить выход из самых трудных положений, способностью сохранить автомобиль во всех передрягах и доставить груз к месту назначения невзирая ни на что. Вот таким видится мне водитель, который может сесть за руль автопоезда.

Еще об одном человеческом качестве хотелось бы сказать непременно: об уважительном отношении к тем, кто работает рядом, на дороге. Что греха таить, нередко даже на столичных улицах можно видеть, как водитель КрАЗа без зазрения совести вытесняет на тротуар крошку «Запорожца», руководствуясь единственным правилом «прав тот, в ком больше железа». За время долгой работы на испытаниях — а я водил разные машины по Памиру и пескам Каракумов, по дорогам Урала и Сибири, по трассе БАМа — приходилось не раз видеть примеры подлинной самоотверженности водителей. Особенно сильны шоферским братством водители Амуро-Якутской магистрали, северо-восточных трасс.

Водителю автопоезда нужны, конечно, и специальные знания и навыки. Общие положения, относящиеся к автопоездам, должен хорошо помнить каждый водитель. И, даже рискуя показаться навязчивым, я все-таки о главных из них хочу здесь напомнить.

Автопоезд — это автомобиль (обычный или специальный тягач) с одним или несколькими прицепами. К специальному тягачу первым присоединяется (прицепляется) полуприцеп. Присоединение — тягово-сцепное или опорно-сцепное устройство и общие с автомобилем тормозная и осветительная системы. Прицепы и полуприцепы могут иметь ведущие (активные) оси с приводом (механическим, электрическим, гидравлическим) от силового агрегата автомобиля. В соответствии с действующими Правилами дорожного движения длина автопоезда с одним прицепом (полуприцепом) не должна превышать 20 метров, а с двумя или более прицепами — 24 метра. Груз не должен выступать за заднюю точку габарита больше чем на 2 метра.

В случае превышения этих габаритных размеров, а также размеров по высоте и ширине необходимо получить разрешение Госавтоинспекции, а если на маршруте движения есть железнодорожные переезды, то еще и разрешение начальника дистанции пути железной дороги.

Как видите, автопоезд — сложное транспортное средство, и сложность эта проявляется уже с **ПОДГОТОВКИ К РЕЙСУ.**

Кроме проведения обычных регламентных работ с автомобилем-тягачом и прицепом, следует тщательно проверить состояние сцепного устройства: крепление седла к раме, износ губок сцепного устройства или крюка, работу запирающего механизма; на полуприцепе — осмотреть шкворень, его крепление к опорной плите.

После сцепки автопоезда надо зашплинтовать замок буксирного устройства (только шплинтом, гвоздь или проволока не годятся!); убедиться, что запирающий механизм седельного устройства надежно закрылся.

Если прицеп не имеет автоматического тормоза — нужно присоединить дублирующее (страховочное) сцепное устройство. Обычно это трос или цепь. В случае обрыва основной сцепки страховочная поможет избежать аварии.

Затем следует подсоединить магистраль тормозов и электропроводку прицепа, убедиться в их работоспособности.

Окончательная проверка всех систем — пробное «протягивание» автопоезда на 20—30 метров.

После того как водитель убедился в полной исправности всех систем, можно начать **ДВИЖЕНИЕ.**

Особенности управления сказываются уже на этом, начальном этапе. Вес и размеры поезда существенно больше, чем одиночного автомобиля. Поэтому трогаться нужно более плавно, без рывков, непременно с первой передачи. Разгон при переключении передач растягивается во времени, поскольку поезд медленнее набирает скорость и быстрее ее теряет. В процессе движения чаще приходится пользоваться третьей и второй передачами. Потерю динамичности водитель автопоезда ощущает очень остро. На обычных автомобилях, используемых в качестве тягачей, это выражается в том, что водителю часто «не хватает передач».

На современных автомобилях семейства КамАЗ, на ЗИЛах моделей «133ГЯ» и «133ВЯ» этот недостаток устранен. У них в коробке ставится так называемый делитель передач, позволяющий увеличить их количество вдвое. При включенном делителе (управление им выведено на основной рычаг переключения) передаточное число изменяется на половину основного. И это позволяет поддерживать сравнительно высокие скорости. Особенно заметны выгоды, которые дает делитель, в горах и на сильно пересеченной местности. Пользование им требует определенных навыков. Они приходят довольно быстро.

МАНЕВРЕННОСТЬ у автопоезда значительно хуже, чем у одиночного автомобиля. Особенно это становится заметным при прохождении поворотов, где из-за большой длины поезда все его колеса идут по самостоятельным траекториям. Прицеп смещается к центру поворота тем больше, чем дальше он от автомобиля. И это нужно учитывать, чтобы не заехать на тротуар, не уйти за пределы дорожного полотна.

Скорость движения на поворотах следует снижать и проходить их плавно, без рывков и резких отклонений от курса — опять-таки из-за большой массы (и инерции!) прицепа, высокого положения его центра тяжести. Особенно коварно ведут себя полуприцепы, соединенные с автомобилем только седлом. Помнится, свою работу водителя-испытателя я начал именно с того, что на повороте уложил набок полуприцеп, упустив из виду, что автомобиль, выйдя из правого поворота, тут же вошел в левый. Полуприцеп «размахнулся» в одну сторону, затем в другую — и опрокинулся.

Водитель не должен забывать и о том, что даже при движении по прямой прицеп постоянно «рыщет», отклоняется в стороны от основной траектории тягача. Причин тому много. Это и неровности дороги, и порывы ветра, и малейшие движения рулем, и действия педалями «газа» и тормоза. В связи с этим возникают реальные опасности при обгонах, встречных разъездах. И тут, кроме естественного совета соблюдать особую осторожность, можно порекомендовать опять-таки прежнее: вести автомобиль как можно более плавно.

ТОРМОЖЕНИЕ автопоезда — задача с несколькими неизвестными, и о нем приходится говорить особо. Но прежде чем перейти к этому, хочу вкратце остановиться на конструкции тормозных устройств.

Существуют три основные, принципиально различные схемы работы тормозов на прицепах: гидравлическая, пневматическая и пневмогидравлическая. В первом случае прицеп имеет собственную тормозную систему с гидравлическим приводом. Включаются в работу тормоза специальным механизмом, вмонтированным в сцепное устройство. Во втором — тормоза с воздушным (пневматическим) приводом работают от тормозной системы тягача, то есть используют запас воздуха, находящийся в ресивере автомобиля. Понятно, что прицеп в этом случае соединен с тягачом воздушным шлангом. Далее — третья система сочетает качества двух предыдущих: привод тормозов прицепа гидравлический, а управление им — пневматическое, от системы тягача. Наконец, на прицепах для автомобилей КамАЗ и полуприцепах одесского завода ОдАЗ—9370 и ОдАЗ—9770 применена двухпроводная пневматическая система тормозов, в которой на прицепе имеется собственный запас воздуха, пополняемый в пути от тягача.

Системы с пневмоприводом хороши тем, что при обрыве буксирного устройства (или отсоединении тягача) прицеп автоматически затормаживает. Но есть у тормозов с воздушным приводом и

неприятная особенность. При частых торможениях, например на затяжном горном спуске, можно израсходовать весь запас воздуха, и тогда автопоезд окажется в аварийном положении. Чтобы избежать этого, водителю рекомендуется на таких участках дороги время от времени останавливаться, давая двигателю работать на холостых оборотах и пополнять его. Кстати, в это время будут остывать тормозные накладки и барабаны.

Главное же правило, которого следует всегда придерживаться, таково: тормозить лишь в тот момент, когда тягач и прицеп движутся по одной линии. Резкое торможение недопустимо вообще (аварийные ситуации не в счет). А торможение в момент, когда автомобиль и прицеп находятся под углом один к другому, может привести к «складыванию» их и дальнейшим неприятностям: заносу, потере управляемости, опрокидыванию, повреждению сцепного устройства.

Последний совет по этой части: о торможении автопоезда нужно думать не тогда, когда нога уже нажимает на педаль, а гораздо раньше. Думать — значит выбирать скорость в зависимости от дорожной обстановки, соблюдать дистанцию безопасности и необходимые интервалы, тактически правильно строить движение, рассчитывая каждое свое действие с учетом поведения других водителей и помня, что тормозной путь автопоезда гораздо длиннее, чем, скажем, у тех же грузовиков без прицепа.

Особую осторожность следует проявлять при **ДВИЖЕНИИ ПО ГОРНЫМ ДОРОГАМ**. Короткие подъемы, как правило, затруднений не вызывают — их преодолевают с разгона. Затяжные подъемы — задача посложнее. Тут нужно двигаться на одной из низших передач, заранее определив, на какой именно, чтобы пройти весь подъем без переключений и остановок. Если в коробке передач есть делитель, можно воспользоваться им, увеличив передаточное отношение.

В случае вынужденной остановки на подъеме нужно удержать автопоезд от скатывания — включить первую передачу и подложить под колеса прицепа (полуприцепа) надежные упоры (башмаки), которые всегда следует возить с собой.

На спусках категорически запрещается выключать передачи. Катиться на нейтрали — плохая манера даже для водителей легковых автомобилей. Применительно же к автопоезду это совершенно недопустимо. Не следует и переключать передачи — о них нужно позаботиться в самом начале спуска и заблаговременно включить нужную в зависимости от крутизны. На спуске велика опасность «накатывания» прицепа на тягач, «складывания» автопоезда. Чтобы этого избежать, нельзя сильно разгоняться, следует все время подтормаживать, следя в то же время за давлением воздуха в системе.

Гололед и скользкая дорога тоже опасны для автопоезда в большей степени, чем для одиночного автомобиля, поскольку вывести поезд из заноса довольно сложно. Проще заноса не допустить. А для этого нужно опять-таки правильно оценивать обстановку, разумно выбирать скорость и применять такие приемы управления, которые снижают вероятность заноса: повороты проходить плавно, тормозить, не выключая сцепления и не допуская блокировки колес; увеличивать скорость так же постепенно, не допуская пробуксовки ведущих колес.

Особый случай представляет **ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ**. Тележка полуприцепа, например, всегда в этой ситуации отклоняется в сторону, противоположную той, куда поворачивают управляемые колеса. Справиться с задачей, подать полуприцеп задним ходом точно к заданному месту можно, лишь имея определенный навык. А он достигается только тренировкой.

При движении задним ходом с прицепом нужно вначале поставить тягач и прицеп в одну линию, затем запереть поворотный механизм прицепа и лишь после этого начинать маневрировать. Если же в составе автопоезда два и более прицепов, то движение задним ходом почти невозможно.

В. ВАРГАНОВ, водитель-испытатель автозавода имени И. А. Лихачева

После выступления журнала

ТАКАЯ МАШИНА БУДЕТ

Старая пословица: «сколько людей — столько мнений». Признаться, мы не без волнения ждали откликов на статью «Между «ИЖем» и «Восходом» («За рулем», 1979, № 1), где ставился вопрос о необходимости создания отечественного дорожного мотоцикла класса 250 см³. И вот отклики перед нами.

«Я считаю себя мотоциклистом со стажем: начинал с «Восхода», потом были ЯВА-350, «ИЖ—Юпитер-3» с коляской, наконец, «Днепр» МТ10, — пишет из Бреста **А. Куликов**. — Недавно по работе я ездил на восемь месяцев в Амурскую область и убедился, насколько популярны и даже дефицитны мотоциклы всех кубатур... и особенно золотой середины между малыми и большими кубатурами.

Мы знаем, какое значение уделил XXV съезд КПСС более полному удовлетворению растущих потребностей населения в товарах широкого потребления. Это касается и производства мотоциклов. Думаю, что освоение выпуска 250-кубовых машин явится одним из важных шагов в выполнении решений съезда».

А. Куликова поддерживает **Н. Филатов** из Красноярска, который выражает также надежду, что советский мотоцикл класса 250 см³ будет прост по конструкции, надежен и долговечен в эксплуатации. Его мысль развивает **Ю. Ляпин** из г. Полевского Свердловской области: «Жду новую модель с нетерпением. Хочется верить, что она станет основательницей династии, не уступающей династии мотоциклов «Минск». Надеюсь, что в ней сохранятся лучшие качества наших машин малых кубатур».

В откликах читателей содержится одобрение изложенных в статье требований к машине, которая должна занять место между «ИЖем» и «Восходом». Их мнение наиболее сжато выразил **Б. Сибов** из села Старые Гербовцы Новоаненского района Молдавской ССР: «Полностью согласен с вашими комментариями и предложениями. Что касается машины класса 250 см³, я обеими руками голосую «за». Надеюсь, что министерства и ВНИИмотопром учтут эти требования потребителей».

Откликнулась на выступление журнала и другая заинтересованная сторона — мотоциклетная промышленность. Из головного НИИ Министерства автомобильной промышленности по мотоциклостроению — ВНИИмотопрома заместитель директора по научной работе **Ю. Мартыхин** сообщил:

«В статье «Между «ИЖем» и «Восходом» правильно поставлен вопрос о необходимости иметь в стране мотоцикл класса 250 см³. Правильно обоснованы рекомендуемые тип и параметры мотоцикла класса 250 см³. Такой мотоцикл нужен нашему потребителю.

Заводом имени В. А. Дегтярева разработана конструкция мотоцикла с двигателем 250 см³, проведены всесторонние заводские и межведомственные испытания; по основным параметрам и эксплуатационным качествам конструкция мотоцикла полностью отвечает требованиям, изложенным в статье».

А вскоре из Коврова пришел ответ завода имени В. А. Дегтярева:

«Вопрос о необходимости производства в СССР дорожного мотоцикла в классе 250 см³, поставленный в статье «Между «ИЖем» и «Восходом», очень важен и актуален в настоящее время. Мы считаем, что мотоцикл класса 250 см³ должен стать промежуточной моделью классов 125 и 350 см³.

Анализ зарубежного типажа мотоциклов, выпускаемых в настоящее время, показывает, что количество моделей в классе 175 см³ постоянно сокращается и в настоящее время они выпускаются всего 36 фирмами. Мотоциклы в классе 250 см³ выпускаются 124 фирмами.

Уже сейчас мнение большинства фирм, продающих мотоциклы на рынке ФРГ, сводится к тому, что будущее на этом рынке принадлежит классу 250 см³.

Мы полностью согласны с автором статьи, что мотоцикл должен иметь невысокую цену, простую конструкцию, удобную в эксплуатации, то есть отличаться ремонтопригодностью, надежностью и долговечностью.

Также согласны с предлагаемыми техническими и эксплуатационными параметрами мотоцикла, которые будут отвечать требованиям самого широкого потребителя».

Как позже сообщили редакции из Коврова, там начато изготовление экспериментальной партии мотоциклов класса 250 см³, развернуты работы по созданию производственных мощностей для выпуска новых машин. После их завершения завод имени В. А. Дегтярева планирует в ближайшие годы приступить к серийному производству новой, 250-кубовой модели.

Что она собой представляет, каковы ее техническая характеристика и внешний вид — об этом пока говорить преждевременно. Опытные образцы всегда (и порой в значительной степени) отличаются от серийных. Поэтому мы представим читателям новую машину одновременно с началом ее серийного производства. А пока с удовлетворением отмечаем, что наша мотоциклетная промышленность учла потребности и предложения читателей, выраженные журналом, и смогла оперативно приступить к их реализации.

Итак, все мы с нетерпением ждем, когда первый советский дорожный мотоцикл класса 250 см³ сойдет с конвейера. Будет ли он нести марку «Восход» или какую-то иную, еще неизвестную нам, несущественно. Важно, что такая машина будет.

ТРИ ТОЧКИ ОПОРЫ

Когда уже все призы вручены и последний этап соревнований стал воспоминанием, спортсмены, тренеры, механики начинают взвешивать плюсы и минусы, которые в сумме привели к победе или проигрышу. Но сколь пространными ни были бы их дискуссии, все они, как показывает опыт, сводятся к трем группам вопросов, трем, если можно так выразиться, точкам опоры, на которых зиждется успех — мастерству спортсмена, возможностям машины, организованности сервисной бригады.

Сейчас, после завершения очередного сезона, правомерно оценить с позиций этих «точек опоры» итоги выступлений наших автоспортсменов в трех многоэтапных международных соревнованиях, где шла борьба за почетные трофеи, — в кольцевых гонках, ралли, картинге, тем более что в оценках этих разных видов есть общие моменты. Речь пойдет о кубках дружбы.

Именинниками в минувшем сезоне, бесспорно, были картингисты. В командном зачете они вышли на первое место, опередив чехословацких спортсменов, а в личном заняли первые три места (М. Рябчиков, П. Бушланов, Э. Мирзоян). Кстати, 1978 год наша команда закончила на третьем месте, а лучший результат в личном зачете — пятое место Рябчикова.

Сборная страны по ралли подошла к последнему этапу (когда верстались эти строчки, результаты «Русской зимы» еще не были известны), имея равное число очков с командой ЧССР и две победы на отдельных этапах (в ГДР и ЧССР). Годом раньше мы занимали в командном зачете суммарное первое место. Что же касается личного зачета, то и в 1978, и в 1979 году перед гонщиками не ставилась задача занять призовые места — все усилия были сосредоточены на обеспечении командного успеха.

Кольцевики, которые соревнуются в двух классах — на гоночных и легковых автомобилях, в 1979 году, увы, сдали завоеванные ранее позиции. Их результат в 1978 году в командном зачете — первое место на легковых автомобилях (класс А2-1300 см^3) и третье на гоночных (класс Б8-1300 см^3), а в прошлом сезоне — вторые места в обоих классах. В личном зачете В. Богатырев (А2-1300 см^3) снова вышел на 2-е место, а Т. Напа (Б8-1300 см^3) отодвинулся со 2-го на 4-е.

Вот протокольные итоги. А что за ними?

Мастерство спортсменов. Сборная команда всегда базируется на опытных гонщиках со стажем и успехами. Это естественно. Но испытанным лидерам В. Барковскому, С. Брундзе и М. Рябчикову надо готовить смену заранее, до наступления «критического возраста». Поэтому тренеры всех трех сборных заблаговременно позаботились о том, чтобы ввести в основной состав перспективных новобранцев. Сегодня они уже составляют костяк команд: Э. Райде и Г. Вальдек, В. Ыунпуу и А. Тиммуск (ралли), П. Бушланов и М. Ухов (картинг), Т. Напа и М. Богатырев («кольцо»).

Но, чтобы добиться стабильно высоких результатов, мало иметь в сборной талантливых гонщиков, надо поставить на солидную ногу тренировочную работу. И минувший год отмечен как раз положительным сдвигом в этом направлении. У раллистов появились новые тренеры — Э. Сингуринди и Э. Цыганков, организовавшие сборы с участием специалистов из Центрального института физкультуры и использовавшие для контроля современную технику (видеомагнитофоны).

Кольцевиков перед началом сезона провели через горнило довольно больших и разносторонних тренировочных сборов в Тбилиси и Киеве, которые позволили членам сборной не только как следует «вкататься» после зимнего перерыва, но и быстро обрести хорошую форму. Результаты первого этапа Кубка дружбы в Киеве убедительное тому свидетельство.

Картингисты также интенсивно тренировались, причем большое внимание уделили соревновательному элементу. Если в 1978 году их главные соперники по Кубку — чехословацкие спортсмены — за сезон принимали вдвое больше стартов, то в последнем сезоне ведущие гонщики обеих сборных участвовали примерно в одинаковом количестве (около тридцати) соревнований.

Возможности машин. Часто, даже порой чересчур часто, спортсмены, объясняя свои неуспехи, ссылаются на преимущества победителей в «лошадиных силах» и сетуют на избыток килограммов своих автомобилей. Сегодня эта разница для машин, представленных во всех кубковых соревнованиях, не превышает 10%. Обратимся к цифрам.

Действительно, у раллистов «Лада—1600», подготовленная в рамках требований группы 2, имеет такую же (120—125 л. с.) мощность, как 1300-кубовая «Шкода-130РС», но тяжелее примерно на 100 кг (а это как раз и составляет названные 10 процентов).

У «жигулей» советских и чехословацких спортсменов, выступающих в кольцевых гонках Кубка дружбы, примерно одинаковая масса, а мощность двигателей составляет соответственно 120 и 125 л. с. Гоночные машины также близки по массе, причем мощность моторов «жигулей», подготовленных в рамках требований, близких к группе 1, достигает на автомобилях наших гонщиков около 80 л. с., а у спортсменов ГДР и ЧССР — около 90 л. с. Ведущие советские и чехословацкие картингисты располагают одинаковыми по мощности (26 л. с.) моторами и равными по массе картами.

При близких основных показателях машин решающее значение приобретают выбор шин и общая надежность. Во всяком случае на последнем ралли «Татры» в Чехословакии наши «лады» не уступали «шкодам» модели «130РС» в мощности, приемистости, надежности, и при прочих равных условиях (тренированность спортсменов, слаженность работы сервисной бригады, шины) советские гонщики смогли благодаря мастерству опередить хозяев трассы и занять первое место. Я здесь уже упомянул о надежности техники — втором компоненте успеха. В 1978 году наши «лады» на кубковых ралли страдали от выхода из строя сцепления. Теперь на машинах сборной специальные, более надежные импортные узлы — и, как говорится, результаты налицо.

Почему импортные? Спортсмены ЧССР выступают в кольцевых гонках на «жигулях» с моторами, форсированными фирмой «Шрик» (ФРГ), а картингисты стартуют на машинах, оснащенных покрышками «Бриджстоун», «Гудьир» или «Карляйсль». Импортные узлы имеют машины гонщиков ГДР, ПНР и других. В мировом автомобильном спорте развитие техники идет столь быстро, что делать все своими силами невозможно. Поэтому и требования к автомобилям, участвующим в кубках дружбы, допускают в определенных пределах использование комплектующих изделий западного образца. Конечно, очень желательно, чтобы все было отечественное. Но пока, к примеру, наши шинники еще не смогли создать для техники сборных команд покрышек, равноценных зарубежным. И приходится кольцевикам выступать на шинах «Барум», раллистам — на «Гудьир», картингистам — на «Бриджстоун». Приходится приобретать другие нужные для достижения высоких результатов узлы.

Когда на соревнованиях выходит из строя деталь, работающая в особо тяжелых условиях, возникновение дефекта объяснимо. Но когда на гоночной «Эстонии—19» с практически серийным мотором ВАЗ—21011, скомплектованным и собранным на заводе по заказу Центрального автомобильного клуба, отказывает бензонасос, нет слов для объяснений. Как ни странно, но именно такие дефекты (это подтверждается многолетним опытом) изживаются труднее всего. Вывод один: чтобы обеспечить надежность работы техники, нужно ужесточить контроль и на приемке машин, предназначенных для спорта, и в ходе подготовки к каждому старту. В связи с этим стоит поставить в пример известных наших спортсменов В. Вайшвилу и М. Рябчикова: доверяя механику, они в то же время не гнушаются лишний раз перед стартом проверить исправность и надежность своей машины.

Организация сервисной бригады. Именно она часто является залогом успеха. В этот, третий компонент победы входит и тактика тренера, предусмотрительность старшего механика команды, организующая энергия избранного гонщиками капитана, наличие нужных в ходе соревнований запчастей и инструмента, своевременная информация спортсменов о ходе борьбы, собственный хронометраж и многое другое.

Еще совсем недавно мы сетовали на то, что в крупных международных ралли у нашей сборной мало обслуживающего персонала и машин технической помощи. При всей справедливости

Окончание — на стр. 30

СЕРВИС

И ДЛЯ ГОРОДА И ДЛЯ СЕЛА

Прибалтийские республики — один из самых насыщенных автомототехникой регионов нашей страны. По тому хотя бы, как любят в Прибалтике моторные виды спорта, можно судить о популярности автомобиля и мотоцикла у населения. Недаром самые известные трассы для кольцевых гонок находятся в Таллине, Риге и Каунасе.

Очевидно, сказываются экономические и социальные особенности, присущие Эстонии, Латвии и Литве: развитие отраслей, связанных с морем, которые, как и сельское хозяйство, здесь богаты моторной техникой, небольшие, достаточно плотно заселенные территории, близость и взаимное влияние города и села, развитые внутри- и межреспубликанские транспортные связи. Чаще, чем в других республиках, у нас можно встретить, скажем, современную городскую архитектуру в небольших районных центрах. Во многом одинаково материально-техническое снабжение населения города и села. А зачастую богатые колхозы, поставившие свое хозяйство на индустриальную основу, задают тон и в социальном развитии. Примером может служить рыболовецкий колхоз имени С. М. Кирова на берегу Финского залива, севернее Таллина: многоэтажные дома, заполненные автомобилями стоянки, современное здание колхозной авторемонтной мастерской.

Без учета реальных жизненных условий нельзя правильно поставить ни одно дело. Об этом помним и мы, специалисты технического обслуживания в Эстонии, и такой же подход наблюдаем у соседей, с которыми поддерживаем постоянные контакты, строим совместные планы.

Известно, что удельный вес услуг, связанных с ремонтом мотоциклов, мал по сравнению с тем, чего требуют автомобили.

Но и развитие мотосервиса также может найти хорошую поддержку у населения, если его направить по верному пути. Такой вариант нашли наши латвийские коллеги. Специализированную станцию по обслуживанию и ремонту мотоциклов они построили в районном центре. И в результате, как говорят, убили двух зайцев. Прежде всего, довольны сельские жители — основные владельцы мотоциклов, и, как следствие, всегда с прибылью работает станция, загруженная почти круглый год. Положительный опыт есть и в Литве. Там служба автосервиса уже построила совместно с колхозами несколько станций технического обслуживания для автомобилей, причем сеть таких небольших предприятий постепенно расширяется.

Как мне кажется, полезный опыт есть и в Эстонии. Об этом расскажу подробнее. У нас в сервисе одновременно развиваются два направления. Одно — это фирменная сеть станций Волжского автозавода, задача которой заботиться о «жигулях»; второе — сеть станций «Автотехобслуживания» Министерства бытового обслуживания Эстонской ССР. Наша задача помогать владельцам автомобилей и мотоциклов всех марок и моделей.

Выполняя эту задачу, мы строим свои предприятия на всей территории республики, исходя из концентрации личного транспорта в каждом районе. Поэтому в Таллине, например, создано головное предприятие, которое может обслужить одновременно 70 машин. В то же время на острове Сааремаа мы построили станцию на три поста, но с учетом специфического положения начинили ее универсальным оборудованием и подобрали туда специалистов, которые могут делать все: от ремонта двигателя до восстановления кузова машины.

На каждом из основных транспортных направлений из столицы до границ республики минимум три пункта техобслуживания. К тому же в каждом крупном городе — СТО больше чем на 10 постов. В Тарту — крупная станция на 25 постов, в Нарве, Пярну и Хаапсалу — по 15, в Кохтла-Ярве, Выру и Вильянди — 12-постовые, в Тюри и Йыгева — на пять и шесть постов, а в небольших поселках Марьямаа и Пярну-Ягупи — по три поста. К этому, конечно, можно добавить и небольшие станции в самом Таллине. Созданная таким образом сеть наших предприятий позволяет любому автолюбителю в республике в течение часа попасть на СТО.

Трудно найти грань между «автомобильной жизнью» горожанина и труженика колхоза имени С. М. Кирова.

Колхозная авторемонтная мастерская.

Но в последнее время мы строим свою работу с расчетом, чтобы владельцу машины не обязательно было добираться до нашего предприятия, а достаточно было позвонить и машина техпомощи со специалистами сама прибыла к нему в гараж или на стоянку. Хорошую оценку автолюбителей получила деятельность выездных бригад технического обслуживания в кооперативные гаражи и колхозы. Опробовав этот новый вид услуги совместно с автолюбителями таллинской птицефабрики (она находится в 20 километрах от города), решили развивать его повсеместно, конечно, с учетом потребностей населения.

В помощь владельцам автомобилей, прибывшим на площадку осмотра ГАИ, мы создали на базе «Москвича—433» передвижную диагностическую лабораторию. Ее водитель-механик при необходимости может сделать мелкий ремонт, отрегулировать мотор, подкрасить номерные знаки и выполнить другие мелкие работы, из-за которых пришлось бы повторно приезжать на осмотр.

Эстонские специалисты автосервиса разработали и внедрили еще одну, как считают автолюбители, полезную услугу — консервацию и деконсервацию машин. В первую очередь ее оценили те, кто не эксплуатирует автомобиль зимой или по каким-либо другим причинам оставляет его без движения на долгое время. По предварительной заявке специальный автомобиль техпомощи со всем необходимым оборудованием и материалами прибывает в гараж, на стоянку, и специалисты защищают кузов и агрегаты машины любой марки и модели от вредного воздействия влаги, солнца и времени.

Все большую популярность и у горожан и у сельских жителей получает автомобиль с прицепом. Идя навстречу пожеланиям клиентов, с прошлого года мы централизованно получаем с заводов-изготовителей комплекты буксирных устройств и устанавливаем их за небольшую плату.

Среди услуг, напрямую затронувших интересы сельских жителей, мне хотелось бы отметить изготовление минитракторов из восстановленных агрегатов ходовой части автомобилей и переданных нам органами социального обеспечения списанных мотоколясок. Эта маленькая машина, способная перевозить необходимый в индивидуальном хозяйстве груз, тянуть плуг и борону, делается по техническим условиям Министерства сельского хозяйства ЭССР. Заказов на нее у нас достаточно, и даже столичный институт «Моснечерноземиндустрпроект» заинтересовался нашим минитрактором как товаром широкого потребления, который могут производить крупные заводы.

Конечно, жизнь не стоит на месте. Она постоянно ставит перед нами новые задачи. Сейчас совместно с «Мотоковом» мы обдумываем планы создания центра по обслуживанию чехословацких мотоциклов. Но в то же время считаем, что наступила пора полностью взять в свои руки обслуживание и ремонт всех двухтактных моторов: и мотоциклетных, и для мопедов, и лодочных. Такая специализация поможет сконцентрировать в одной системе и квалифицированных специалистов и распыленные сейчас по многим ведомственным складам запасные части и материалы.

На повестке дня у нас также создание службы технического страхования, цель которой обеспечить круглосуточную помощь автолюбителям, желающим воспользоваться ее услугами. Есть и другие планы. Мы готовимся к их осуществлению вместе с приемом участников и гостей Олимпиады-80, которые прибудут в Таллин, в Эстонию.

В. ИЛИМАР,
директор «Автотехобслуживания» Министерства бытового обслуживания ЭССР
г. Таллин

УКРАИНА СТРОИТ



Десятая пятилетка, которую XXV съезд определил как пятилетку качества и эффективности, вступила в завершающий год. Уже можно говорить об итогах выполнения государственных планов за четыре прошедших, претворения в жизнь всего намеченного на этом этапе нашего экономического развития. Перед дорожниками Украины «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» поставили непростые задачи — развивать дальше сеть магистралей общегосударственного и республиканского значения и продолжать одновременно строительство местных дорог. И, что очень важно, к качеству нашей работы были предъявлены новые требования. Дело в том, что в республике значительно возросли автомобильные перевозки. Сегодня они выражаются в таких цифрах — более 4 миллиардов тонн грузов и свыше 7 миллиардов пассажиров ежегодно. Резко увеличился парк автомобилей личного пользования. Поэтому никого теперь не может удовлетворить дорога, которая просто обеспечивает проезд автомобилей из одного пункта в другой (в прошлом мы и этому были рады). При нынешней интенсивности транспортных потоков она, прежде всего, не отвечает условиям безопасности движения. В связи с этим наш пятилетний план предусматривал не только строительство новых дорог, но и реконструкцию значительной части существующей сети.

Что и говорить, объем работ был велик, и тем приятнее смотреть на то, что сделано за последние четыре года. А сделано много. Реконструируются все четыре выезда из столицы Украины — на Харьков, Львов, Одессу и Ленинград. Благоустраиваются подъезды к таким крупным промышленным центрам, как Харьков, Днепропетровск, Донецк, Одесса, Житомир, Николаев. Все это будут магистрали с многополосным движением. Заканчивается строительство дорог первой категории Донецк—Жданов, Донецк—Артемовск. Сдано почти 100 километров трассы Киев—Харьков. Сооружаются объезды 34 крупных городов и населенных пунктов общей протяженностью 322 километра.

Всего мы намечали построить около 19 тысяч километров дорог с твердым покрытием, в том числе около 17 тысяч местного значения. Цель эта уже близка: сдано в эксплуатацию более 14 тысяч километров. Для сравнения могу сообщить, что до Великой Отечественной войны на Украине было всего 4800 километров дорог с твердым покрытием. К концу пятилетки все трассы республиканского значения будут иметь твердое покрытие и только 20% местной дорожной сети еще останется на какое-то время грунтовой. Из-за недостатка металла и цемента сохранятся на них, к сожалению, кое-где и деревянные мосты.

В наше время, как известно, во главу угла повсеместно ставится экономика, точный расчет. Увеличившаяся за последние годы стоимость строительства и реконструкции дорог окупается сторицей повышением их капитальности, удобства и безопасности движения по ним. Современная магистральная дорога — это не только полоса проезжей части, это целый комплекс различных инженерных сооружений: сложные транспортные развязки в разных уровнях, подземные пешеходные переходы, автопавильоны, благоустроенные площадки для стоянки и отдыха и многое другое. Короче говоря, это весь тот сложный комплекс обустройства, который делает дорогу надежной, безопасной и, в конечном счете, экономичной, несмотря на значительные капитальные затраты. Началось внедрение дорожно-технологической связи, которая является важным фактором повышения безопасности движения. Она уже действует на участке Киев — Борисполь, на туристском маршруте в Крыму и предусмотрена проектами реконструкции других дорог.

Мы ежегодно осуществляем мероприятия по безопасности движения, учитывая, конечно, не только успехи, но и допущенные ранее просчеты. Важным и надежным для нас источником информации в этом деле является созданная два года назад на магистральных дорогах служба безопасности движения — СБД. Ее рекомендации касаются не только организации движения, но и самого строительства — выбора направ-





На этих снимках реконструированные участки одной из дорог Украины — Киев — Харьков. Они дают достаточное представление о тех больших усилиях, которые предприняты дорожниками республики для улучшения условий труда водителей, повышения безопасности движения.

Дополнительные полосы для поворотов и четкая информация о направлениях движения. Такими стали многие пересечения магистрали с другими дорогами (слева вверху).

Разделительные полосы и специального профиля ограждения обеспечивают высокую безопасность на крутых поворотах дороги (справа вверху).

ления, уклонов, радиусов поворотов и т. д.

Новое начинание наших дорожников — сдача объектов с гарантийными паспортами. Высококачественное покрытие, точное соответствие всех параметров сооружения проекту, четкая информация — вот рабочая гарантия дорожников. В том, что за прошедшие два года в республике снизилась аварийность из-за дорожных условий, думаем, есть и наш вклад.

Пока мы говорили в основном о строительстве. Но вот дорога сдана в эксплуатацию, и появляются новые заботы, новые проблемы. Например, в течение ряда лет большие трудности были у нас с разметкой. Сначала не хватало разметочных машин. Потом появились машины, но они простаивали — не было материала. Теперь в республике освоен выпуск термопласта. Он долговечен в эксплуатации и благодаря своему составу люминесцирует в ночное время. В общем, получился хороший материал, и мы применяем его теперь очень широко.



Вся страна сейчас готовится к Олимпиаде-80. 4400 километров украинских трасс утверждены как олимпийские маршруты. Именно на них в первую очередь мы стараемся осваивать все новые, прогрессивные формы содержания дорог. Успешно действует здесь дорожно-патрульная служба. Участки протяженностью по 60 километров постоянно обслуживают бригады на микроавтобусах со всем, что надо для оперативного ремонта. Рассчитываем со временем создать такую службу и на других дорогах. Олимпийские маршруты — это наша школа передового опыта.

Не так давно по инициативе министерства разработан проект комплексного обслуживания трассы Олимпийского огня. В нем учтено рациональное размещение таких объектов, как АЗС, СТО, столовые, магазины, гостиницы. Исходили мы при этом из характера всей дороги, ее нагрузки, рельефа, грузонапряженности. В проекте, кстати, детально определены задачи каждого министерства и ведомства, отвечающего за свой участок работ на дороге. Важно, чтобы все их действия были целенаправлены и скоординированы, как нам представляется, Госпланом и Госстроем республики.

Дорожники Украины всегда уделяли большое внимание сервису, архитектурному оформлению. Тем, кто путешествовал по нашей республике, вероятно, запомнились красочные, оформленные в национальном стиле павильоны, площадки отдыха, питьевые источники.

В последнее время у нас появились и другие хорошие ориентиры — опытно-показательные участки по безопасности движения. Их уже насчитывается более 80 общей протяженностью 3500 километров. Не так давно им выдан своего рода паспорт — коллегия министерства утвердила Положение об опытно-показательных участках. Очень важно, что одновременно с развитием материальной, технической базы росла квалификация самих дорожников.

Сегодня для эксплуатации дорог, для их своевременного ремонта требуются не только битум, цемент и рабочие руки, но и самые разнообразные механизмы. Однако то, что выделяют нам планирующие органы, не удовлетворяет потребностей. Пришлось самим заняться изготовлением дорожной техники. Во многих хозяйствах уже работают собственные укладчики асфальтобетона и термопласта. Проходит испытания агрегат для восстановления асфальтобетона. Заводы министерства выпускают более 50 видов дорожно-эксплуатационных машин, но, к сожалению, мы пока не в состоянии наладить их серийное производство: не хватает металла и комплектующих изделий. Например, установленная на артемовском заводе линия для штамповки металлических ограждений простаивает из-за отсутствия материалов. Конечно, мы и впредь будем развивать собственную производственную базу в расчете на то, что со временем снабжение станет лучше.

Возвращаясь к итогам четырех лет пятилетки, с удовлетворением могу сказать, что дорожники Украины выполнили все плановые задания. Это были годы напряженного труда и учебы, годы, которые, на наш взгляд, заложили фундамент нового этапа в улучшении дорожной сети республики.

ДОРОГИ

А. БИТАЕВ,
заместитель министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог УССР





Новый пост ГАИ у города Березань (слева внизу).

Колонка дорожной связи на участке Киев — Борисполь (второе фото внизу).

В разметке проезжей части все шире применяется долговечный термопласт (третье фото внизу).

У дороги — «утренний туалет» (справа внизу). На фото хорошо видна сетка на разделительной полосе.

Фото из альбома Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог УССР



ОЛИМПИЙСКИЕ ИНТЕРВЬЮ ЗР

Вот и наступил год Олимпиады-80. Идут последние приготовления к тому, чтобы достойно встретить ее участников и гостей, создать все условия не только для успешного спортивного соперничества, но и для дружеских встреч, культурного досуга, знакомства с нашей столицей и другими городами страны, с их достопримечательностями. И здесь масса забот у тех, кто связан с транспортным обслуживанием. Осуществление обширной программы Олимпиады-80 — это и подготовка специализированных машин для сопровождения соревнований, это и организация технического обслуживания, ремонта автомобилей, и многое, многое другое.

С этого номера мы начинаем публиковать олимпийские интервью «За рулем».

Корреспондент «За рулем» беседует с начальником Управления ГАИ Мосгорисполкома генерал-майором милиции Алексеем Петровичем Ноздряковым

— Само собой понятно, что в дни Олимпиады в Москве резко возрастет интенсивность движения, увеличится транспортная нагрузка магистралей. Но что же все-таки конкретно нас ожидает! Что говорят по этому поводу специалисты! Какова будет олимпийская прибавка в автомобильном парке Москвы и насколько возрастает объем работы той службы, которую вы возглавляете!

— Предполагается, что в период Олимпийских игр нашу столицу посетят примерно 500 тысяч советских и иностранных туристов. Для полного удовлетворения гостей транспортными услугами принято решение удвоить число автобусов на обслуживании туристов. А это значит, что их станет на 5,5 тысячи больше.

Помимо них для участников и организаторов соревнований выделяется еще 2700 транспортных единиц. Надо принять во внимание и то, что, как показывает опыт прошлых Олимпиад, часть туристов из других стран приедет на своих автомобилях. Значит, следует ожидать около 4 тысяч автотуристов.

Мы, конечно, имеем достаточный опыт проведения крупных спортивных праздников. Хорошей репетицией, в том числе и для нашей службы, стала последняя Спартакиада народов СССР. Но в то же время мы отдаем себе отчет, что Олимпиада-80 — событие невиданного масштаба. Учитывая, что примерно на 20% возрастет и достигнет 30 миллионов пассажиров в сутки объем перевозок на городском транспорте, к началу Олимпиады будут введены в эксплуатацию 100 километров новых троллейбусных линий и 25 автобусных маршрутов. Естественно, это потребовало большой организаторской деятельности партийных и советских органов столицы, немалых затрат труда, научных расчетов.

Упомяну хотя бы разработку Генеральной схемы организации движения транспорта в период Олимпиады, о которой, кстати, журнал уже писал в свое время. Мы не сомневаемся, что зеленая улица Олимпиаде будет обеспечена.

— Известно, что протяженность всей уличной сети Москвы составляет около 3500 километров. А сколько из них приходится на главные олимпийские трассы!

— Олимпийские трассы, то есть радиальные и кольцевые магистрали города, которые кратчайшим путем связывают все олимпийские объекты, превышают 400 километров. Необходимо отметить, что маршруты Олимпиады охватывают не только стадионы и места размещения участников и гостей Игр. Ведь многие туристы, побывав на соревнованиях, отправятся на встречи с коллективами предприятий, захотят посетить театры и концертные залы, ВДНХ, Третьяковку, Коломенское, многочисленные исторические и архитектурные памятники нашего города. Так что транспорт Олимпиады будет двигаться по многим улицам, охватит почти весь наш огромный город. Добавьте к этому туристские маршруты по Подмосковью, дороги в аэропорты, и вы получите более или менее полную картину транспортных маршрутов Олимпиады.



Четкие указатели направлений движения появились на всех олимпийских трассах столицы.

— Многие улицы Москвы уже сейчас работают на пределе пропускной способности. Что делается для того, чтобы «олимпийская волна» не захлестнула их совсем, не привела бы к заторам и резкому снижению скоростей движения!

— Мы понимаем, что Олимпиаде нужны быстрые колеса, так как времени у гостей мало, а посмотреть хочется много. Поэтому трассы, объявленные олимпийскими, частично, когда в этом была необходимость, были реконструированы, а некоторые проложены заново. На карте столицы появились, скажем, такие названия, как «Северный луч», первый участок которого ведет к спортивному комплексу на проспекте Мира. Новая широкая и удобная дорога связала Щелковское и Измайловское шоссе. От Сокола до Беговой улицы вдоль Ленинградского проспекта проложен боковой проезд 15-метровой ширины. Сооружен подъезд к аэропорту «Шереметьево-2». А всего было построено и усовершенствовано около 900 тысяч квадратных метров дорожных покрытий. Так что даже основные объекты в рамках нашей беседы я перечислить не в состоянии. Хотелось бы отметить, что

Это начало одной из новых столичных магистралей, получившей название «Северный луч».



подготовку к Олимпиаде нельзя рассматривать в отрыве от существующего перспективного плана развития городского хозяйства, от тех проблем, что поставила перед нами современная автомобилизация. Скорее, это один из этапов технического перевооружения дорог, совершенствования автомобильного транспорта, да и самой службы Госавтоинспекции.

За последние годы автомобильный парк столицы значительно вырос. По основным ее магистралям, таким, как Садовое кольцо, проспект Маркса, Ленинградский проспект, сейчас проходит в сутки от 60 до 100 тысяч автомобилей. Тем не менее средняя скорость движения составляет 25—35 км/ч, то есть значительно выше, чем в крупных городах Западной Европы. Это результат не только осуществления обширной программы дорожного строительства, но и внедрения автоматических систем регулирования движения. Сегодня централизованное координированное управление по принципу «зеленая волна» имеют 42 московские магистрали, где насчитывается более 250 перекрестков. 12 основных дорог оснащены системами многопрограммного централизованного управления с применением телемеханики. На наиболее загруженных транспортных пересечениях, а их свыше десяти, установлены ЭВМ, которые, учитывая реальные условия, обеспечивают минимальные задержки автомобилей у светофоров. На олимпийских маршрутах из 400 перекрестков, оборудованных светофорной сигнализацией, 150 будут работать по системе «зеленая волна».

Руководство, управление всей системой олимпийского транспорта возлагается на специальные штабы и диспетчерские службы, созданные при управлениях Мосгорисполкома, а контроль за выполнением графиков движения будет поручен ЭВМ.

— Предполагают ли на время Олимпиады вводить какие-то ограничения в движении, например, для личных автомобилей?

— Чтобы создать оптимальные условия движения по олимпийским трассам, необходимо будет разгрузить их от потоков транзитного транспорта, переключив его на другие магистрали.

Мы рассчитываем, что иногородние и московские водители проявят высокую сознательность и понимание ситуации и постараются поменьше совершать в эти дни необязательных поездок в город и в районы, по которым проходят олимпийские маршруты. Это относится, конечно, в первую очередь к многочисленному отряду владельцев индивидуальных автомобилей. В первичных организациях ВДОАМ уже ведется разъяснительная работа в плане подготовки к московским Играм. Изыскиваются резервы расширения сети коллективных автостоянок, чтобы по возможности разгрузить проезжую часть улиц и дворы, упорядочить парковку автомобилей.

Все эти меры помогут обеспечить четкий ритм движения транспорта и пешеходов.

— Наша столица — огромный город, и ориентироваться в нем, конечно, непросто, а заблудившийся водитель всем помеха, и при определенных условиях— угроза безопасности движения. Что предпринимается для улучшения дорожной информации!

— Мы уделили большое внимание и этой стороне дела. Вы, конечно, обратили внимание на лаконичные и легкочитаемые новые дорожные указатели. Они имеют внутреннее освещение и расположены так, что хорошо видны в любое время суток и с любой полосы движения. С нынешнего года, как известно, действует новый ГОСТ и на дорожные знаки. Первые знаки нового образца установлены именно на олимпийских маршрутах. На наиболее сложных транспортных развязках устанавливаются светящиеся информационные щиты с четким изображением схемы движения. Появилось немало и знаков с изменяющейся информацией, что позволяет нам в зависимости от обстановки корректировать порядок движения автомобилей, их скорость, места для стоянки и т. д. На многих магистралях светофоры теперь на специальных кронштейнах вывешены прямо над проезжей частью, так что не заметить их невозможно. Если же говорить о самих олимпийских маршрутах, то все они оборудованы специальными дорожными марками с эмблемой Олимпиады-80 и указателями направлений к спортивным комплексам. Мы надеемся, что все это вместе взятое поможет обеспечить порядок и создать праздничное настроение участникам и гостям Олимпиады-80.

Беседу вел Г. ЗИНГЕР



Возле олимпийских объектов на проспекте Мира построен новый подземный пешеходный переход.



При таком способе установки светофоров их сигналы будут хорошо видны всем водителям.



«Отношусь к «Москвичу» с симпатией»

В ночную тишину врывается рев моторов. Свет фар пронзает тьму, преломляется на горизонте и стремительно падает в долину. Отчетливо слышится дробь камней, стучащих о шасси. Еще 200 метров и красно-черный автомобиль останавливается. Девушка-штурман на мгновение поворачивается к окну, берет от судьи карточку со временем прохождения скоростного участка, и машина с эмблемой «АЗЛК—Москва» исчезает за поворотом.

Любители автоспорта Чехословакии хорошо знают этот экипаж. 31-летний водитель Вацлав Шипль, техник национального предприятия «Наземные постройки — Прага», единственный пока гонщик в республике выступающий в различных соревнованиях по авторалли на «Москвиче».

После финиша я обратился к Вацлаву Шиплю с просьбой ответить на несколько вопросов:

Каким образом вы впервые познакомились с «Москвичом» и сколько спортивных сезонов провели за рулем своего автомобиля?

— Спортивный путь я начал с велосипеда. Когда в первый раз ехал в «Москвиче» своих родителей, неожиданно у меня появилась мысль участвовать в автогонках на собственной машине этой марки. Пробовал силы как каскадер, позднее, с 1977 года, начал выступать в автомобильных состязаниях.

Как вам нравится автомобиль «Москвич» и что вы можете сказать о его спортивных качествах?

— «Москвич», как и любая другая машина, имеет свои специфические особенности, однако при необходимом навыке, подходящем стиле езды и при условии повышения мощности он может стать серьезным конкурентом специальным автомобилям для спорта.

Вы хотите и в дальнейшем участвовать в состязаниях на автомобилях этой марки?

— Я лично отношусь к «Москвичу» с большой симпатией. Несмотря на ряд проблем, связанных с эксплуатацией этого автомобиля у нас, верю, что достигну поставленной цели — выиграть какие-нибудь крупные соревнования. К сожалению, у меня нет пока машины прямо с завода имени Ленинского комсомола, но я надеюсь когда-нибудь ее получить. Так что постараюсь и в будущем прославлять марку «Москвич».

Я. ЯНАТКОВ

г. Прага

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

ТОПЛИВО

Как только не называют наш век: и атомным, и космическим, и веком демографического взрыва. Все это соответствует истине. Но автомобилисты с полным правом могут назвать его и бензиновым. Бензин — продукт, без которого не сдвинется с места подавляющее большинство автомобилей в мире, а число их уже перевалило за 300 миллионов.

В оставшиеся двадцать лет века бензиновые моторы внутреннего сгорания на легковых машинах не уступят лидерства ни электрическим, ни инерционным, ни атомным, ни турбинным, ни даже своим ближайшим родственникам — дизелям или работающим на газе. Это признают приверженцы всех направлений в моторостроении. А потому и вопрос — что же такое бензин, каким он бывает, чем отличается от других видов топлива, наконец, как он сгорает, двигая автомобиль вперед, — будет интересовать каждое новое поколение водителей.

Об этом, в частности, свидетельствует наша редакционная почта. Идя навстречу пожеланиям читателей, мы попросили рассказать о бензинах то, что полезно знать каждому водителю, инженеров О. В. ЯРЕМЕНКО и Л. С. ЛЮБАВИНУ, которые в последнее время тесно связаны с вопросами стандартизации и применения топлив в двигателях внутреннего сгорания.

Испарить, чтобы поджечь

Мы подъезжаем к колонке, вставляем заправочный пистолет в горловину, и в бак начинает течь бензин — почти бесцветная, замерзающая при температуре ниже −60° С смесь углеводородов различного строения, полученная от переработки нефти и способная образовывать взрывчатые смеси при концентрации паров в воздухе 74—123 г/м³. Последнее свойство и вывело бензин на первое место среди топлив для двигателей внутреннего сгорания с воспламенением от искры. Но, чтобы «взорвать» топливо в цилиндрах двигателя, его сначала необходимо испарить и смешать с воздухом.

На процесс испарения влияют и вязкость, и плотность, и поверхностное натяжение, но главное — температура кипения. Бензин — многофракционная жидкость, и поэтому он не имеет определенной температуры кипения, как, например, вода, спирт, ацетон. В нормальных условиях входящие в бензин легкие фракции начинают кипеть при +30...40° С, а тяжелые — только при +160...250° С. Температура выкипания 10% бензина, то есть самой легкой его части, в значительной мере характеризует пусковые свойства, потому что от нее зависит минимальная температура воздуха, при которой может быть осуществлен надежный пуск двигателя.

Экспериментальным путем ученые определили, что разница между половинным значением температуры выкипания 10% от взятого количества бензина и числом 50 будет равна минимальной температуре воздуха, при которой двигатель можно пустить без всяких дополнительных ухищрений. Она всегда ниже 0° С (конкретные величины для торговых марок бензина приведены в таблице).

Эту зависимость получили для мотора со степенью сжатия 7,0 с карбюратором без пускового устройства и классической системой зажигания, и, естественно, температура пуска понижается с увеличением степени сжатия и частоты вращения коленчатого вала, применением пускового устройства, электронного зажигания.

Итак, чем ниже температура кипения легких фракций, тем легче пустить двигатель в мороз. Но слишком низкая температура начала кипения становится бичом в жаркую погоду: повышается пожароопасность, растут потери бензина от испарения, легкие фракции начинают кипеть уже в бензопроводе и бензонасосе, образуя паровые пробки, мешающие поступлению бензина в карбюратор.

Температура, при которой нарушается нормальная работа системы питания, определяется двумя показателями — средним давлением насыщенных паров бензина при +38° С и количеством фракций, выкипающих при +70° С. Большое значение имеет не только начало выкипания легких фракций, но и интервал температур, при котором заканчивают выкипать тяжелые фракции. Время прогрева двигателя и его приемистость, то есть способность развивать мощность при резком нажатии на акселератор, зависят от температуры выкипания «концевых» фракций и оцениваются температурой выкипания 50% бензина: при ее снижении сокращается время прогрева и увеличиваются приемистость и срок службы мотора.

Повышение этой температуры снижает его долговечность, особенно в холодное время года. Чтобы компенсировать сезонные колебания температуры, на современных двигателях предусматривают регулировку подогрева воздуха, подводимого к карбюратору. Если заслонку в воздушном фильтре установить «не по сезону», то зимой двигатель потеряет приемистость, будет хуже тянуть, больше съедать бензина и скорее изнашиваться, а в теплую погоду (выше 20—25° С) дополнительный подогрев снизит плотность поступающей в цилиндры рабочей смеси, и, следовательно, упадет мощность двигателя. В жару мотор начнет перегреваться. Излишний подогрев способствует появлению детонации.

Другая мера, позволяющая использовать достоинства и уменьшить недостатки испаряемости бензина, — выпуск летнего и зимнего видов. Первый предназначен для всех районов СССР, кроме северных и северо-восточных, с 1 апреля по 1 октября. В южных районах круглый год применяют летний бензин, в северных и северо-восточных — зимний.

Фракционный состав всех автомобильных бензинов (кроме А-66) одного вида практически одинаков, а вот у авиационных бензинов он уже: начинают кипеть они при более высокой температуре и, главное, полностью выкипают при более низкой температуре по сравнению с автомобильными. Поэтому авиационные бензины близки к зимним автомобильным и даже превосходят их по своим пусковым свойствам. Они ведь и рассчитаны на совершенно иные условия работы двигателя.

Кстати, в сильные морозы для облегчения пуска карбюраторных двигателей применяются специальные жидкости, состоящие из этилового эфира с добавкой масла и антикоррозионных присадок. 15—20 см³ этой жидкости впрыскивают во впускной трубопровод или заливают в горловину карбюратора во время прокручивания коленчатого вала.

В нашей стране государственным стандартом установлены предельно допустимые количества каждой фракции, входящей в состав бензинов: температура начала кипения должна быть не ниже, а остальные температуры — не выше заданных норм (см. таблицу). Состав бензина и другие его показатели зависят от месторождения нефти, из которой его вырабатывают, и технологии изготовления. Например, бензин одной марки и вида, выработанный на бакинских заводах, значительно отличается от бензина, поставляемого восточными заводами.

Заканчивая разговор о составе топлива, заметим, что легкие фракции имеют бóльшую теплотворную способность, чем тяжелые, а значит способны выполнить бóльшую работу. Поэтому, кстати, на авиационном бензине двигатель развивает бóльшую мощность, но требует и более развитой системы охлаждения всех омываемых пламенем деталей.

Гореть, но не взрываться

Детонационная стойкость — одно из основных требований, предъявляемых к бензину. Что такое детонация, писалось не раз, и все же повторение не помешает. Давайте проследим, как происходит сгорание в карбюраторном двигателе.

Когда между электродами свечи проскакивает искра, воспламеняются ближайшие слои топлива. Фронт пламени распространяется по камере сгорания. При этом выделяется тепло, энергия газа повышается, и это проявляется нарастанием давления в камере сгорания. Часть смеси, до которой пламя доходит в последнюю очередь, нагревается в результате повышения давления до температуры самовоспламенения. При нормальном протекании процесса сгорания для самовоспламенения рабочей смеси не хватает времени. Если же очаги воспламенения от сжатия возникают в рабочей смеси до подхода фронта пламени (как в дизеле), то такое горение, как и давление в цилиндре, распространяется со скоростью звука и приобретает взрывной характер. В цилиндре возникают и распространяются ударные волны, которые при столкновении со стенками вызывают сильные динамические нагрузки и сопровождаются звонким «металлическим» стуком (некоторые гаражные «корифеи» говорят, что это «стучат пальцы»). От сильной детонации мощность двигателя падает, в отработавших газах появляется черный дым. Многие детали мотора испытывают на себе большие тепловые и механические нагрузки, и в результате могут обгореть и разрушиться кромки поршней и клапанов, компрессионные кольца, прокладка головки блока, электроды свечи. Ударные волны разрушают масляную пленку на поверхности цилиндра, вызывая интенсивный износ ее.

Наибольшей величины детонация достигает на оборотах максимального крутящего момента двигателя. Она снижается с прикрытием дросселя, увеличением частоты вращения коленчатого вала и уменьшением угла опережения зажигания. В решающей степени ее развитие зависит от детонационных свойств топлива.

В Советском Союзе детонационная стойкость автомобильных бензинов оценивается октановыми числами, определяемыми по моторному (м.м.) и исследовательскому (и.м.) методам, у авиационных бензинов — по моторному и температурному методам, а также сортностью.

Октановое число определяется на одноцилиндровой установке определенной конструкции с переменной степенью сжатия в эталонных условиях на обедненной смеси. Величину его находят сравнением исследуемого топлива со смесью эталонных топлив: изооктана, чья детонационная стойкость принята за 100, и Н-гептана, детонационная стойкость которого принята за нуль. Октановое число — это содержание (по объему) изооктана в смеси эталонных топлив, эквивалентной по детонационной стойкости исследуемому топливу. (Заметим, что октановое число может быть и больше 100, и меньше 0.)

Испытания по исследовательскому методу проводят при менее напряженном режиме, чем по моторному: смесь за карбюратором не подогревают, тогда как во втором случае температуру подогрева смеси поддерживают на уровне +150° С. Поэтому моторный метод точнее оценивает детонационные свойства автомобильного бензина на форсированных режимах езды, а исследовательский — на ограниченной мощности с частыми остановками и при меньшей тепловой напряженности.

Моторный метод используют для оценки и авиационных, и автомобильных бензинов, а исследовательский — только автомобильных.

Температурный метод принципиально отличается от двух названных; его применяют для оценки авиационных бензинов с октановым числом более 95 по моторному методу. Сортность обозначает детонационные свойства авиационных бензинов при форсированных режимах на обогащенной смеси (например, на взлете). Она представляет собой число, показывающее (в процентном отношении), какую мощность может развить двигатель на испытываемом бензине по сравнению с изооктаном.

Деление бензинов на марки основано

на детонационных свойствах. Для автомобильных бензинов в марке приведено октановое число, найденное либо по моторному (А-66, А-72 и А-76), либо по исследовательскому (АИ-93, АИ-98) методам. Авиационные бензины (кроме Б-70) маркируют дробью, где в числителе дается октановое число, а в знаменателе — сортность (Б-91/115, Б-95/130, Б-100/130).

Для предупреждения детонации в бензин добавляют специальные присадки, задерживающие начало самовоспламенения. В основном это тетраэтилсвинец — вещество, крайне ядовитое, и, чтобы предупредить возможность отравления этилированным бензином, его окрашивают: А-66 — в зеленый цвет, А-72 — в розовый, А-76 — в желтый, АИ-93 — в оранжево-красный, АИ-98 — в синий. В крупных городах с целью сократить выброс токсичных веществ в бензоколонках отпускают только неэтилированный бензин.

В авиационном бензине (кроме Б-70, который не этилируют) тетраэтилсвинца содержится в три — восемь раз больше, чем в автомобильном, поэтому при использовании такого бензина в автомобильном двигателе происходит сильное отложение свинцовых соединений на поверхности камеры сгорания, поршнях, клапанах. Это ухудшает теплоотдачу, увеличивает нагревание выпускного клапана и нарушает нормальную работу деталей. Если к этому добавить, что теплотворная способность авиационного бензина благодаря легким фракциям несколько выше, чем автомобильного, стоит подумать, прежде чем даже в крайнем

ВЕКА

случае заливать авиационный бензин в бак: можно «сжечь» выпускные клапаны и в короткой поездке.

Бочка бензина, ложка...

К сожалению, при производстве бензина не удается полностью избавиться от вредных примесей — кислот, фенолов, сернистых соединений. Эти примеси плохо влияют на многие эксплуатационные свойства топлива: способность принимать тетраэтилсвинец, стабильность, способность к нагарообразованию, коррозионную агрессивность. Применение бензина с повышенным содержанием серы приводит к резкому снижению среднего ресурса цилиндров и поршневых колец (об этом было рассказано в статье «Отчего мотор старится», «За рулем», 1978, № 7).

Автомобильный бензин содержит также непредельные углеводороды, склонные к окислению и образованию смолистых продуктов, увеличение содержания которых с 0,1 до 1,0 г/л снижает среднюю наработку двигателя до отказа с 50 000 до 8000 километров пробега. Поэтому вреден долго хранившийся запас топлива.

Смолы и тяжелые углеводороды для полного сгорания требуют высокой температуры, а стенки камеры сгорания остаются сравнительно холодными, поэтому на них откладываются несгоревшие частицы — нагар. Твердый нагар от неэтилированного бензина состоит из 70—75% углерода и при длительной езде по шоссе со скоростью 80 км/ч и более выгорает. Этилированный же дает нагар, на 60—70% состоящий из соединений свинца, трудно удаляемых с деталей. Нагар может повысить требуемое октановое число на 8—10 единиц из-за уменьшения объема камеры сгорания, снижения ее теплоизолирующих свойств и повышения температуры продуктов сгорания. Кроме того, он вызывает преждевременное, так называемое калильное воспламенение, приводящее к досрочному выходу двигателя из строя.

Правда, здесь не всегда бывает виноват нагар. Причиной может быть и применение слишком «горячих» свечей, и нарушение нормального теплового режима двигателя, и просто разрегулированная система холостого хода. (О так называемых аномальных процессах сгорания подробно было рассказано в статье «А-76? Нет, АИ-93!», «За рулем», 1978, № 6.)

Нагар образуют главным образом «концевые» фракции бензина. Снижение конца кипения его с 205 до 180° С уменьшает образование нагара вдвое. Способствуют же ему низкая температура двигателя, работа на богатой смеси (на холостом ходу), езда в переменном режиме (свойственная городским условиям).

От бензобака до выпускной трубы

На сильном морозе, в отличие от дизельного топлива, бензин не замерзает и не густеет и подогревать его в топливном баке не надо. Вязкость бензина с понижением температуры меняется незначительно, а поэтому гидравлическое сопротивление всего бензопровода и в жару и в любой мороз одинаково. Для карбюраторного двигателя это очень важно, так как изменение гидравлического сопротивления топливных жиклеров приводило бы к чрезмерному обеднению или обогащению смеси в зависимости от погоды. Сечения жиклеров и размеры смесительных камер карбюратора подбирают так, чтобы бензин сгорал полностью. Теоретически для этого на 1 кг бензина нужно около 15 кг воздуха, что соответствует так называемому коэффициенту избытка воздуха, равному единице. Такая смесь называется нормальной. Но практически идеального сгорания не получается, и нормальная смесь сгорает не полностью: в продуктах сгорания остается ядовитая окись углерода, а теплотворная способность топлива используется не до конца. Поэтому на основных режимах работы наиболее выгодно использовать обедненную смесь: с некоторым избытком воздуха по сравнению с теоретически необходимым (коэффициент его равен 1,05—1,15). Именно такую рабочую смесь готовят карбюратор и вся исправная система питания при равномерном движении автомобиля с умеренной скоростью. При нарушении подвода топлива или подсасывании воздуха во впускной коллектор смесь становится настолько бедной, что плохо воспламеняется, вяло горит. Она не успевает сгорать в течение рабочего хода, и процесс этот переходит в выпускной коллектор, сильно нагревая его. От продолжающей гореть смеси может воспламениться новая порция поступающей смеси, что вызовет «чихание» в карбюраторе. Надо иметь в виду, что мощность двигателя на бедной смеси падает.

Но на некоторых режимах карбюраторному двигателю нужна обогащенная смесь (вплоть до коэффициента, равного 0,6), в которой кислорода меньше, чем нужно для полного сгорания. В меру обогащенная смесь лучше и интенсивнее горит, в цилиндрах развивается такое давление, которое недостижимо при обедненной или даже при нормальной смеси. Для получения обогащенной смеси служат: воздушная заслонка и система холостого хода, насос-ускоритель и эконостат, которым в двухкамерных карбюраторах снабжается вторая смесительная камера. Пользуются ими по-разному.

Воздушная заслонка необходима для пуска холодного двигателя. При низкой температуре бензин до поступления в цилиндры не успевает испариться, так что соотношение паров бензина и воздуха соответствует бедной смеси, а жидкий бензин, хоть и находится в смеси, но воспламениться не может. Закрытая заслонка улучшает положение, но только когда двигатель холодный.

При малой частоте вращения коленчатого вала очень низка степень наполнения цилиндров — из-за большого сопротивления, создаваемого дроссельной заслонкой. Смесь сильно разрежена, и если она слишком бедна, то попросту не горит. Чтобы обеспечить нормальный состав ее в таких условиях, и существует система холостого хода с подачей топлива под дроссельную заслонку.

При резком нажатии на акселератор порция бензина впрыскивается ускорительным насосом, чтобы, во-первых, компенсировать возникающее в первый момент обеднение смеси (поступление воздуха растет быстрее, чем топлива) и, во-вторых, увеличить крутящий момент для быстрого ускорения.

Наконец, при полном открытии дроссельной заслонки во вторичной камере вступает в действие эконостат, обогащающий смесь и увеличивающий мощность и крутящий момент.

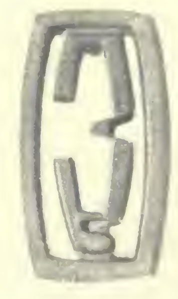
Увы, во всех перечисленных случаях работы на обогащенной смеси двигатель активно загрязняет окружающую среду. Для воздуха крупных городов особенно вреден режим холостого хода, поэтому двигатель проверяют на токсичность именно на этом режиме. Для снижения токсичности приходится идти на некоторое повышение оборотов холостого хода. Кстати, токсичность газов на холостом ходу растет и с повышением степени сжатия. Заметим, что дизели всегда работают на обедненной смеси, поэтому, несмотря на дым, они меньше отравляют воздушный бассейн.

Излишнее переобогащение смеси приводит к резкому сокращению интенсивности горения вплоть до невозможности воспламенения. Происходит это обычно при неумеренном использовании воздушной заслонки и ускорительного насоса в процессе пуска. Горячий двигатель с полностью закрытой воздушной заслонкой не завести, так как весь испарившийся бензин образует уже невоспламеняющуюся искрой смесь. Кроме того, есть еще одно нежелательное последствие переобогащения. Часть мелких капель топлива оседает на стенках впускного тракта и продолжает движение к цилиндрам в виде жидкой пленки, смывая масло с трущихся деталей и ускоряя их износ.

Мы постарались дать автолюбителям лишь основные, прикладные сведения о бензине и его поведении в моторе.

Показатели качества бензинов

Показатели качества		А-66	А-72	А-76	АИ-93	АИ-98 со Знаком качества	АИ-98	Б-70
Октановое число: по моторному методу		66	72	76	85	89	89	70
по исследовательскому методу		—	—	—	93	98	98	—
Содержание смол, г/л не более		0,15	0,10	0,10	0,07	0,05	0,07	0,02
Содержание серы, % не более		0,15	0,12	0,10	0,10	0,05	0,10	0,05
Минимальная температура надежного пуска (° С) на бензине:	летнем	—10	—15	—15	—15	—15	—15	
	зимнем	—17	—22	—22	—22	—22	—22	
Температура образования паровых пробок (° С) на бензине:	летнем	более 40	более 36	более 36	более 36	более 36	более 36	
	зимнем	18—32	15—30	15—30	15—30	15—30	15—30	
Содержание тетраэтилсвинца, г/л не более		0,60	отсутствует	0,41	0,82	0,82	0,82	отсутствует



апорожский автомобильный завод «Коммунар» в IV квартале прошлого года начал производство модернизированной модели — ЗАЗ—968М-03, которая имеет ряд существенных отличий от своей предшественницы ЗАЗ—968А.

Представляет читателям новый «Запорожец» главный конструктор объединения «АвтоЗАЗ» Владимир Петрович СТЕШЕНКО.



СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

ЗАЗ

Сегодня мы знакомим автомобилистов с первым этапом модернизации нашей базовой модели, «Запорожцем» 80-х годов. Он получил индекс ЗАЗ—968М-03. Начнем с внешнего вида. Вы, наверно, сразу обратили внимание на измененную переднюю панель кузова, которая придала автомобилю новый облик. По ней проходит широкая черная полоса с надписью «ЗАЗ—968М» и декоративной вставкой, а замыкают ее передние указатели поворота. На фарах сделаны мягкие черные пластиковые травмобезопасные ободки. Бампер с мягкой резиновой накладкой в средней части и пластмассовыми боковинами, а также эмблема (новая, с нее и начинается этот материал — ред.) из пластика на капоте дополняют строгое, без лишнего хрома, оформление передней части, придают ей законченный, современный вид. К этому следует добавить новые щеткодержатели и щетки стеклоочистителя. Черный хром взамен блестящего, пластиковые наконечники осей, хорошая фиксация — все это гармонирует с остальными деталями оформления и соответствует международным нормам безопасности.

Вероятно, глядя на фото, вы заметили, что на передних крыльях новой машины нет боковых повторителей указателей поворота. Просто они стали не нужны, когда сами указатели переместились на выпуклую панель передка. На этом месте «мигалки» хорошо видны и сбоку.

Другое важное новшество во внешнем оформлении — с задней части кузова исчезли выступающие из боковин воздухозаборники. Их заменили вертикальные щели.

Вообще задняя часть кузова переработана полностью. Обратите внимание на большие прямоугольные задние фонари, объединяющие в блок габаритные огни, указатели поворота, сигналы торможения, свет заднего хода и катафоты (световозвращатели).

На панели между задними фонарями сделано углубление, в котором на специальном поворотном кронштейне укреплен номерной знак, прикрывающий решетку дополнительного вентиляционного отверстия моторного отсека. Для освещения знака служат два фонаря, расположенные на заднем бампере (он, как и передний, с резиновой накладкой и пластмассовыми наконечниками).

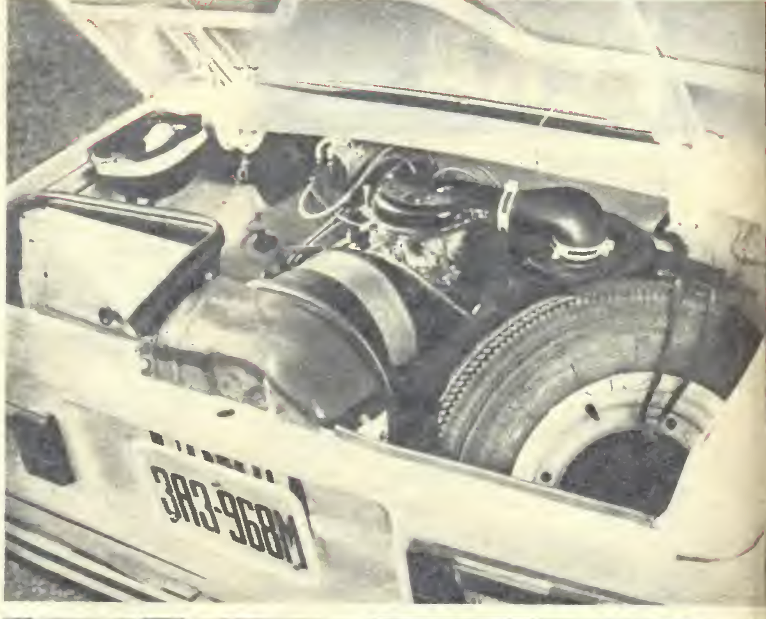
Сзади, в моторном отсеке рядом с силовым агрегатом размещено запасное колесо. Таким образом, высвободилось дополнительное пространство в багажнике. Воздух для охлаждения двигателя поступает через щели в левой части крышки моторного отсека.

На ЗАЗ—968М устанавливается 40-сильный двигатель МеМЗ—968. Отдельные партии этих машин могут быть и с 30-сильным двигателем, но с новой системой подачи охлаждающего воздуха.

На всех двигателях «запорожцев» теперь устанавливаются менее шумные вентиляторы системы охлаждения, имеющие более высокую, чем прежние, производительность. Применена новая система подвода воздуха и организации его потока в моторном отсеке.

Снаружи воздух может попасть к двигателю тремя путями. Часть его захватывается направленными вперед щелями на правом заднем крыле, проходит вокруг воздушного фильтра и, омывая верхнюю часть двигателя, поступает в левую половину моторного отсека, откуда выходит наружу через щели в левом крыле (они направлены назад). Таков путь воздуха летом, когда крышка кожуха воздухозаборника опущена и перекрывает окно в его стенке. Масса воздуха засасывается вентилятором через щели в крышке моторного отсека и подается к цилиндрам. Кроме того, охлаждающий воздух поступает через решетку из-под отодвинутого в положение «лето» номерного знака непосредственно к лопастям вентилятора и также нагнетается им к цилиндрам. Зимой и решетку под номером и люк воздухозаборника закрывают, и в кожух вентилятора воздух идет только из подкапотного пространства через окно, перекрытое летом.

Эта система позволяет достаточно хорошо охлаждать двигатель в самых жарких районах страны летом и быстро прогревать его до наивыгоднейшей температуры в самое холодное время зимой.







–968М-03



Техническая характеристика

Общие данные. Снаряженная масса — 840 кг. Число мест — 4. Максимальная скорость — 118 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч (с водителем и пассажиром) — 38 с. Контрольный расход топлива при скорости 80 км/ч — 6,2 л/100 км. Запас топлива — 40 л.
Размеры. Длина — 3765 мм. Ширина — 1490 мм. Высота (без нагрузки) — 1400 мм. База — 2160 мм. Колея — 1228 мм спереди и 1212 мм сзади. Дорожный просвет — 185 мм.
Двигатель. Число цилиндров — 4. Расположение цилиндров — V-образное. Диаметр цилиндра и ход поршня — 76 и 66 мм. Рабочий объем — 1198 см³. Степень сжатия — 7,2. Топливо — бензин А-76. Карбюратор — один однокамерный. Мощность (по ГОСТ) — 41 л. с. при 4200—4400 об/мин. Максимальный крутящий момент — 7,6 кгс · м при 2700—2900 об/мин.
Трансмиссия. Сцепление — сухое, однодисковое. Коробка передач — четырехступенчатая с синхронизаторами на всех передачах для движения вперед. Передаточные числа: 3,8—2,12—1,409—0,964 и на заднем ходу 4,156. Передаточное число главной передачи — 4,125.
Управление. Рулевое — с глобоидальным червяком и двойным роликом (передаточное число — 17,0). Травмобезопасный вал рулевого колеса, запираемый замком, который объединен с включателем зажигания. Тормозное — с гидравлическим раздельным приводом барабанных тормозов, имеющих автоматическую регулировку.
Ходовая часть. Независимая подвеска всех колес: передних — торсионно-пружинная, задних — пружинная. Амортизаторы — телескопические, гидравлические. Шины диагонального типа размером 6,15—13 модели И-151.
Кузов. Цельнометаллический, двухдверный, несущий, с задним расположением двигателя. Запасное колесо — в моторном отсеке. Емкость багажного отсека — 0,197 м³.

Обратите внимание и на резиновую (была металлической) чашку вокруг пробки бензобака. Это небольшое, но практичное усовершенствование, которое предотвращает при заправке перелив бензина в моторный отсек.

Прежде чем знакомиться с салоном, заглянем в багажник. Его полезный объем возрос почти вдвое благодаря тому, что передняя панель стала более выпуклой, а из самого багажника ушли запасное колесо и инструмент. Одновременно были найдены более рациональные места для аккумулятора, стеклоомывателя и бачков гидравлических приводов тормозов и сцепления. Все агрегаты, кроме аккумуляторной батареи, изолированы пластмассовой легкосъемной перегородкой от перевозимого в багажнике груза, а батарея герметично закрыта резиновой крышкой, из-под которой шланг отводит пары электролита наружу, под кузов.

Металлические панели пола и стенок багажника покрыты резиновой обивкой, а выступающие детали рулевого механизма накрыты легким пластиковым чехлом.

Кстати, картер и крышка рулевого механизма теперь алюминиевые, а не чугунные, как было раньше. Увеличена жесткость и надежность крепления всего узла к кузову, в результате чего отпала необходимость систематически подтягивать болты. Изменены размер и геометрия «сминаемой» части рулевого вала. На эту деталь получен европейский знак безопасности.

Если мы снимем пластмассовую перегородку багажника, то увидим, что электрический бензонасос теперь установлен непосредственно возле отопителя, а место омывателя с ручным приводом занял электрический. На смену двум бачкам в гидравлическом приводе тормозов пришел один сдвоенный, а все винтовые соединения проводов с агрегатами заменены штекерными (последнее относится к электрическим цепям машины вообще).

Раз уж мы заговорили об электрооборудовании ЗАЗ—968М, необходимо сказать о новых фарах с «европейским» светом (со встроенными габаритными лампами), что сделало ненужными отдельные подфарники. Кроме того, увеличено количество цепей, защищенных плавкими предохранителями (установлен блок с 10 вставками, как на ВАЗах), и уменьшены габариты и масса реле-регулятора.

А что изменилось в салоне? Сразу отмечаем — средние стойки кузова закрыты пластмассовыми накладками, под панелью приборов предусмотрена вещевая полочка, появилось новое, большое зеркало заднего вида с положениями «день—ночь» и над проемом левой двери — новый плафон внутреннего освещения. На щитке приборов кнопочные включатели заменены более современными, клавишными, на рулевой колонке взамен двухрычажного переключателя света фар установлен трехрычажный, более удобный, с включателями указателей поворота, стеклоочистителя и стеклоомывателя.

Педали тормоза и акселератора теперь практически на одной высоте, что соответствует требованиям правил ЕЭК ООН и позволяет более удобно управлять машиной.

В спинках передних сидений предусмотрены гнезда для установки регулируемых по высоте подголовников. Изменены конструкция и угол наклона спинки заднего сиденья: пассажирам стало удобнее. За спинкой установлена пластмассовая полка с углублением для мелочей. Упростилось и стало надежнее крепление обивки боковин, на дверях установлены новые подлокотники.

Комплект инструмента, выселенный из багажника, нашел свое место в салоне: малая сумка — в специальном держателе под сиденьем водителя, а большая, которая нужна значительно реже, — под подушкой заднего.

И наконец, о том, что не видно при наружном осмотре.

Иным стало уплотнение рычагов передней подвески. Теперь четыре точки этого узла смазываются при сборке на весь срок службы, и в эксплуатации он не требует ухода. Новый буфер-отбойник задней подвески значительно увеличил ее энергоемкость. Для манжет рабочих тормозных цилиндров применена новая резиновая смесь, которая позволяет пользоваться любой отечественной тормозной жидкостью (естественно, не смешивая разные типы между собой!). Увеличена жесткость привода стояночного тормоза и уменьшен ход его рычага.

Вот, пожалуй, и все основные отличия. В первый период освоения ЗАЗ—968М в торговую сеть могут поступать переходные партии модернизированных «запорожцев», укомплектованные новыми узлами и деталями еще не в полном объеме. В дальнейшем планируется провести модернизацию двигателя и внести все усовершенствования, внедренные на ЗАЗ—968М, и на модификации с ручным управлением.

г. Запорожье

Фото Г. Косика

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

АВТОМЕХАНИКОВ УЧАТ В ДОСААФ

Горьковчанин В. Сеткин узнал, что в учебных организациях ДОСААФ можно получить специальность автомеханика. «Какова программа и продолжительность обучения? Сколько надо платить за учебу?» — на эти и другие вопросы он просит ответить редакцию. О том же спрашивают В. Мерзлый из Кировской области и С. Сухоруков из Вологды.

Учебный план и программы подготовки механиков автомобильного транспорта утверждены в июне 1978 года. Они предусматривают обучение водителей второго и первого классов, автослесарей высших разрядов, имеющих общее образование не ниже восьми классов. На курсы принимают по направлению автотранспортных предприятий или по личным заявлениям. Срок обучения с отрывом от производства — 6 месяцев, без отрыва (вечерняя форма) — 1 год. Весь курс рассчитан на 1050 часов, в числе которых 175 отводится производственной практике и 24 — экзаменам. Остальные 851 час распределяются следующим образом: политзанятия — 40, общетехнические сведения — 100, технология металлов — 40, автомобильные материалы — 30, устройство автомобилей — 184, гаражное оборудование — 30, техническое обслуживание автомобилей — 164, ремонт автомобилей — 100, экономика, организация и планирование автомобильного транспорта — 58, организация службы безопасности движения в АТП — 30, техника безопасности в АТП — 30, гражданская оборона — 45 часов.

Успешно сдавшим экзамены выдаются свидетельства установленного образца.

Стоимость обучения — 157 рублей.

ТАХОГРАФ

«Слышал, что на грузовиках, например для магистральных перевозок, устанавливают тахограф. Что это за прибор и для чего он служит?» — спрашивает Ю. Волынский из Гродненской области.

Тахограф представляет собой комбинацию из контрольных и регистрирующих приборов. В нее входят спидометр, часы, одометр (счетчик пройденных километров) и самопишущее устройство. Оно фиксирует на барабане с лентой пройденный километраж, мгновенную (в каждый данный момент) скорость движения. Прибор применяется для регистрации режимов движения магистральных грузовиков.

ПЯТНА ПЕРЕД ГЛАЗАМИ

«Когда я, находясь за рулем своего «Москвича—408», надеваю противосолнечные очки, то начинаю видеть на лобовом стекле странные пятна, которые мешают при езде. Что это за явление?» — просит объяснить Н. Чекалов из Благовещенска.

Видимо, у ваших противосолнечных очков поляризованные стекла. Из световых волн, которые распространяются во всех направлениях, оптическая решетка этих стекол пропускает лишь те, что лежат в одной, определенной плоскости. Кроме того, следует иметь в виду, что лобовое стекло вашего автомобиля не триплексное (слоистое), а закаленное. Чтобы такое стекло при аварии или случайном повреждении не разбивалось на крупные осколки с опасными длинными режущими кромками, в его толще посредством специальной обработки создается определенное внутреннее напряжение. При ударе оно способствует образованию мелких осколков, которые не столь опасны, как крупные.

Процесс термообработки закаленного стекла сопровождается побочным эффектом — небольшой неравномерной (пятнистой) его поляризацией. В результате определенные участки, если смотреть через противосолнечные очки с поляризованными стеклами, кажутся покрытыми темными пятнами.

Что делать? Либо приобрести менее «модные» противосолнечные очки без поляризованных стекол, либо заменить закаленное лобовое стекло слоистым (триплексным).

МАРКИРОВКА РЕМНЯ

Москвич В. Тарасов просит сообщить размеры ремня вентилятора двигателей «жигулей» и объяснить, как ремень маркируется.

На двигатели ВАЗ всех без исключения моделей устанавливается одинаковый ремень вентилятора. Его длина по наружному диаметру 944 мм, сечение — 10×8 мм с углом клина 38°.

Маркировка наносится на одно из оснований ремня рельефно или краской. Выглядит она так: 10×8×944 2101-1308020 9 А. Последняя цифра обозначает год, а буква — месяц изготовления (в нашем примере—январь 1979 года).

НЕ БОЛЕЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ

Какие существуют в мировой практике нормы продолжительности выпуска запасных частей к моделям автомобилей, снятым с производства? Этим вопросом интересуется костромич С. Колесов.

Каких-либо регламентированных норм на этот счет не существует. По сложившейся же на протяжении долгих лет практике многие зарубежные автомобильные фирмы обычно выпускают запчасти к снятым с производства моделям не более десяти лет. После этого срока заводы, как правило, лишь сохраняют оснастку для их изготовления и могут в соответствии с просьбой заказчика сделать отдельные детали или их партии, но уже по ценам, значительно более высоким, чем прежде. Поэтому поддержание на ходу машин, возраст которых превышает 15—20 лет, в большинстве случаев обходится очень дорого.

КОЭФФИЦИЕНТ ОБТЕКАЕМОСТИ

«Часто на страницах «За рулем» я встречаю термин «коэффициент обтекаемости», — пишет школьник из г. Сосногорска (Коми АССР) В. Сосновский. — Однако пока нигде не нашел, что означает этот коэффициент. Прошу разъяснить, для чего он нужен».

Коэффициентом обтекаемости, обозначаемым латинскими буквами СХ, оценивают сопротивление, которое оказывает воздух движущемуся автомобилю. Он почти целиком зависит от формы и качества поверхности кузова. Для расчетов пользуются также коэффициентом сопротивления воздуха. Обозначаемый буквой К, он представляет собой произведение СХ и величины плотности воздуха, равной в среднем 0,125 $кг \cdot с^2/м^4$.

Коэффициенты СХ и К нужны при расчетах.

Сила аэродинамического сопротивления (Р), которую надо знать конструкторам, вычисляется по такой формуле:

$$P = K \cdot F \cdot v^2,$$

где F — лобовая площадь автомобиля ($м^2$); v — скорость движения (м/сек).

Значения СХ колеблются от 0,6 (для грузовиков) до 0,35 (средняя величина для легковых машин), достигая 0,2 (у хорошо обтекаемых рекордно-гоночных автомобилей).

«СУХОЙ КАРТЕР»

«Разъясните, пожалуйста, что представляет собой система смазки с сухим картером». Такой вопрос задал в письме редакции В. Саламатич из села Ачхай-Мартал Чечено-Ингушской АССР. За ответом мы обратились к книге В. В. Бекмана «Гоночные автомобили» (2-е издание, «Машиностроение», 1967).

Цитируем:

«Система смазки с сухим картером характеризуется наличием отдельного масляного бака, установленного на шасси автомобиля, и масляного насоса с двумя секциями — нагнетающей и откачивающей. Нагнетающая секция забирает из бака масло и заставляет его циркулировать... Масло, стекающее в картер, сразу захватывается откачивающей секцией и отводится в бак.

Бóльшая производительность откачивающей секции насоса не допускает скопления масла в картере, чем и оправдывается название этой системы.

Преимущества сухого картера для гоночных двигателей очевидны. Циркуляция вне двигателя способствует снижению температуры масла и сохранению его смазывающих свойств (вязкости)...»

Такая система смазки применялась на четырехтактных двигателях отечественных гоночных мотоциклов М—76, С—159, С—259, С—354, С—360, а также дизелях типа В—2, устанавливавшихся на самосвалах МАЗ—525, МАЗ—530, БелАЗ—540, БелАЗ—548. Из отечественных гоночных автомобилей с двигателями, имевшими систему смазки с сухим картером, можно назвать «Харьков—Л2», «Харьков—6».

ШИПЫ ДЛЯ ГОНОК ПО ЛЬДУ

«Часто бываю на соревнованиях по мотогонкам на льду, — пишет новосибирец Ю. Ульяненко, — и хотел бы получить информацию о шипах, которыми оснащены покрышки мотоциклов: их количестве, форме, материале».

Для гонок по льду переднюю шину оснащают примерно сотней шипов; на задней их больше — 144. Каждый шип имеет цилиндрическую часть диаметром 8 мм, переходящую в конус. По международным правилам, шипы должны выступать из покрышки не более чем на 28 мм. Вытачивают их из стали 45 или из пружинной, закаливая в масле конец шипа и половину его конусной части до твердости 55 единиц по шкале Бринеля.

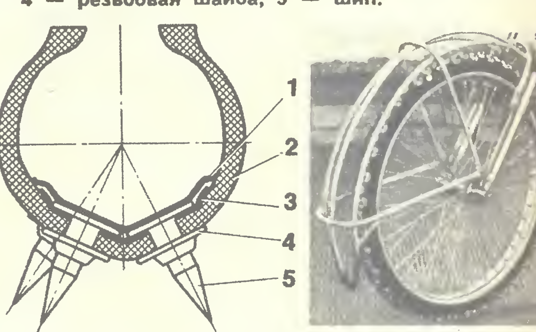
Шипы вставляют изнутри покрышки в отверстия, сделанные сверлом диаметром 6—6,5 мм. Снаружи их фиксируют плоскими гайками с резьбой М8×1 и двумя отверстиями под специальный ключ.

Для защиты гонщиков от ранения шипами при возможных столкновениях и падениях колеса окружают защитными трубчатыми каркасами.

Более подробно с конструкцией шипов и их установкой на покрышках можно ознакомиться по книге В. И. Карнеева «Мотогонки по льду» (Москва, Издательство ДОСААФ, 1971).

Колесо с шипами и защитным каркасом.

Установка шипов на покрышке: 1 — прокладка для защиты камеры; 2 — покрышка; 3 — прокладка под шайбу; 4 — резьбовая шайба; 5 — шип.



Мотоциклы, мотороллеры и мопеды благодаря усилиям заводских дизайнеров становятся все более привлекательными. Они хорошо выглядят и на сельской и на городской улице. Теперь уже на фоне машин неважно смотрятся сами их владельцы. Что поделать, мотоцикл — не автомобиль, на него не сядешь в обычном костюме. Для мотоциклиста и солнце, и дождь, и ветер, да еще помноженные на скорость, постоянные условия жизни на колесах. А одежда для него, в некотором смысле, словно кузов машины для автомобилиста. Она должна быть прежде всего теплой и прочной, ну и, желательно, красивой.

А в чем мы ездим сегодня? Да кто в чем. В сельской местности — это обычно кирзовые сапоги, рабочий ватник, иногда такие же брюки. В дождь надевают рыбацкий непромокаемый плащ. В городе — туфли, спортивная куртка, обычные брюки. Отправляясь в дальнюю поездку, приобретают брезентовый туристский костюм. Все это мало удовлетворяет требованиям безопасности, неудобно, не говоря уж об эстетике. Согласитесь, оставив машину на стоянке, не очень приятно вливаться в толпу пешеходов в этаких доспехах. Да и на самом мотоцикле хочется выглядеть хоть чуть элегантнее, под стать своей нарядной технике.

Как же лучше экипироваться сегодня мотоциклисту, если специальных костюмов для него предприятия легкой промышленности не выпускают?

Начнем все-таки не с того, как он смотрится, а с функциональных качеств обуви и одежды.

Ноги мотоциклиста работают в опасной зоне, и обувь должна оберегать его от травм. Поэтому в любом случае высокие сапоги с толстой подошвой и твердым носком стоило бы предпочесть всему остальному. К сожалению, мотобот в продаже нет. Их можно, правда, сделать на заказ, но это обойдется недешево.

Как показывает практика, приемлемы здесь и туристские ботинки. Но опять-таки количество их и ассортимент в магазинах явно недостаточны. Годятся и обычные ботинки, но лишь для хорошей погоды.

Брюки могут быть любыми, но под них в прохладную погоду приходится надевать еще одни, а сверху, от дождя, еще и водонепроницаемые.

Думаю, что мотоциклисты были бы благодарны швейникам, если бы они освоили выпуск мотоштанов из капроновой ткани типа «болонья» на резинках. В свернутом виде они компактны, их удобно возить с собой и быстро надеть поверх основных брюк. Пока же можно сшить их и самим из доступной плащевой ткани.

До последнего времени были модны широкие брюки, и с прилавков повсеместно исчезли зауженные спортивные, которые для поездок на мотоцикле, конечно же, удобнее. Но и широкие брюки годятся, если самому сделать специальные гетры из кожзаменителя: Быстро снимаемые и надеваемые поверх брюк и ботинок (они как бы заменяют голенища сапог), такие гетры защитят ноги водителя от грязи, воды, холода и возможных травм. Кстати говоря, освоить выпуск подобных изделий под силу любой кожгалантерейной фабрике или мастерской.

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

КУРТКА, БРЮКИ, ПЕРЧАТКИ И ПРОЧЕЕ



Сложнее обстоит дело с куртками. Необходимы именно куртки, никакие плащи не пригодны — они мешают при езде и забирают под себя лишний холодный воздух. Куртка должна быть приталенной, плотно облегать тело, желательно с поясом. Только в этом случае она будет меньше раздуваться и не оказывать лишнего сопротивления встречному потоку воздуха, держать тепло, поможет водителю дольше и лучше сохранять необходимую позу и осанку, внимание к окружающей обстановке. Таких курток владельцу мотоцикла нужно минимум две. Одна для лета, другая, с утеплением — для прохладной погоды. В обоих случаях верх должен быть из водонепроницаемого материала.

В наших магазинах можно купить разные куртки, но, к сожалению, лишь немногие из них в какой-то мере подходят для езды. Поэтому часто видишь мотоциклистов в одежде, напоминающей воздушный пузырь.

Из экипировки водителя на прилавках магазинов чаще всего встретишь шлем, однако почему-то одного-двух видов, отчего не каждый может купить себе наиболее подходящий. Все эти шлемы имеют толстые прокладки внутри возле ушей, сильно снижающие слышимость, а если надеть еще обычные мотоциклетные очки, то никак не отделаться от впечатления, что ты в загерметизированном скафандре.

Утомляемость от пребывания в таком шлеме, особенно жарким летним днем, сильно возрастет. Тут есть над чем подумать производителям. Хотелось бы обратить внимание самих мотоциклистов на важность правильного выбора шлема по размеру. Он не должен сдавливать голову, но и лишняя свобода не на пользу.

Несколько слов о мотоочках. Те, что мы видим в продаже, годятся разве что для каких-то экстремальных условий. Не случайно их редко увидишь на лице мотоциклиста. А очки нужны — и от солнца, и от пыли, и от напора встречного воздуха. В производстве для защиты глаз используют очки типа «Прогресс» с ушными дужками. Такие очки большого размера и обтекаемой формы удобны и для мотоциклистов, которые были бы рады иметь их с набором из трех пластмассовых стекол: одного простого и двух светофильтров разной плотности. Конструкция оправы позволяет сменить стекла буквально мгновенно. Видимо, не представляет особого труда расширить их выпуск.

И наконец, еще об одном, очень важном, на мой взгляд, предмете экипировки — перчатках. В продаже есть летние и утепленные мотоперчатки, отличающиеся от обычных только пришитыми крагами, но без защиты пальцев и суставов. Поэтому опытные мотоциклисты покупают перчатки для хоккея с мячом и сами пришивают к ним краги. При падении они очень хорошо предохраняют кисти рук от травм.

Нельзя забывать и о другом важном качестве, которым должны обладать перчатки мотоциклиста. Правила дорожного движения предусматривают подачу предупредительных сигналов рукой в случае неисправности или отсутствия световых указателей. Для мотоциклистов подчас только это и приемлемо. Во-первых, многие мотоциклы прежних выпусков не оборудованы специальными фонарями, а на мопедах их не ставят вообще. Но и новые мотоциклы никак нельзя сравнить в этом отношении с автомобилями, где световой указатель всегда хорошо виден. В солнечную погоду, в напряженном транспортном потоке мотоциклетные «мигалки», меньшие по размеру и более слабые по яркости, чем автомобильные, могут быть не замечены. В этом случае куда лучше и надежнее действовать рукой. Так вот, краги ярких тонов и расцветок в этом случае играют хорошую вспомогательную роль подобно белым крагам регулировщиков движения.

Все составляющее экипировку мотоциклистов — шлемы, куртки, обувь, — должно быть светлых, ярких цветов. Мотоцикл менее заметен в потоке транспорта, чем автомобиль, поэтому чем ярче одет его экипаж, тем выше безопасность всех участников движения.

А. КУЗНЕЦОВ

г. Ленинград

От редакции. Автор публикуемой здесь статьи ленинградец А. Кузнецов затрагивает вопрос, представляющий интерес для очень многих советских людей, в основном сельских жителей, пользующихся мотоциклами как личным транспортным средством. Боль-



Одежда мотоциклиста, изготовленная автором статьи.
Костюм для прохладной погоды (слева) включает кожаную куртку с внутренними застежками «молния», брюки из ткани типа «болонья», надетые поверх обычных, туристские ботинки. Гетры из кожзаменителя застегиваются «молнией» с тыльной стороны ноги и удерживаются на брюках кнопочными застежками. Отвороты могут быть подняты для защиты колен от ветра или дождя.
Костюм для теплой погоды состоит из легкой брезентовой куртки с пристегивающейся яркой «кокеткой», жестких ботинок и гетр, сшитых из плотной парусиновой ткани (они предохраняют от загрязнения брюки).
Глаза защищены очками типа «Прогресс» с обычными и темными стеклами.



Сигналы, подаваемые рукой в перчатке с яркой крагой и светоотражателем, хорошо видны другим водителям.

Фото автора

На предыдущей странице представлены варианты отдельных предметов экипировки, выпускаемых за рубежом.

шинство из них с радостью приобрело бы мотоциклетные куртки и брюки, мотоботы, легкие и удобные мотошлемы, перчатки, очки — все, что входит в понятие экипировка мотоциклиста. Но, увы, предприятия легкой промышленности изготовляют, а торговля предлагает крайне малый ассортимент этих товаров, да и качество их оставляет желать лучшего. Вот почему А. Кузнецову пришлось самому пустить в ход умение и смекалку и сделать то, что обязаны делать мастерские, фабрики, производственные объединения.

У нас в стране 13 миллионов мотоциклистов. И от их имени мы хотели бы адресовать поставленный в статье вопрос Министерству легкой промышленности СССР и Министерству торговли СССР — когда же будут в продаже товары для мотоциклистов?

В МИРЕ МОТОРОВ

КОРОТКО

●●●

Венгерский завод «Икарус» разработал новую малую модель автобуса «543-миди» на 19 пассажиров. Машина базируется на узлах шасси и двигателе грузовика «Авиа» (ЧССР).

●●●

В соответствии с плановыми заданиями автомобильная промышленность ПНР выпустит в 1980 году полмиллиона автомобилей.

●●●

В ЧССР завод ЧЗ в рамках кооперирования поставляет мотоциклетные двигатели, передние вилки и ступицы колес предприятию ЯВА. Наравне с серийными и кроссовыми машинами марки «ЧЗ» эти узлы составляют в настоящее время основу производственной программы завода.

●●●

Двигатели мотоциклов для кольцевых гонок располагают сегодня очень высокой мощностью. У лучших современных образцов она составляет: в классе 500 см³ — 130 л. с., в классе 350 см³ — 80 л. с., в классе 250 см³ — 64 л. с., в классе 125 см³ — 45 л. с., в классе 50 см³ — 23 л. с.



«ЗАСТАВА-101-СУПЕР»

Автомобильный завод «Црвена Застава» («Красное знамя») в г. Крагуевац (СФРЮ), выпускающий легковые машины по лицензии ФИАТа, приступил к производству новой модификации своей базовой модели. «Застава-101-супер» задумана как более богато оборудованная (передние сиденья с подголовниками, ремни безопасности спереди и сзади, обогреваемое заднее стекло) и более быстроходная разновидность «Заставы-101» («За рулем», 1974, № 5).

Внешние отличительные признаки — прямоугольные фары вместо круглых, иное оформление облицовки радиатора. Среди нововведений дисковые тормоза передних колес и более мощный (64 л. с. против 55 л. с. у базовой модели) двигатель при неизменившемся (1116 см³) рабочем объеме.

«Застава-101-супер» развивает скорость 148 км/ч и разгоняется с места до 100 км/ч за 16,5 с (у «Заставы-101» соответственно 135 км/ч и 19 с). В остальном машины одинаковы: поперечное расположение силового агрегата, передние ведущие колеса, пятиместный пятидверный кузов и длина 3,8 м.

НОВОЕ СЕМЕЙСТВО СПОРТИВНЫХ МЦ

Многодневные соревнования и специальные машины для них за последние двадцать лет стали основным направлением работы завода МЦ (ГДР) в области мотоспорта. В 1979 году спортсмены, выступавшие на мотоциклах этой марки на первенстве Европы по многодневке, завоевали в двух классах (350 и 750 см³) вторые места.

Новые машины МЦ для многодневки имеют унифицированную экипажную часть модели «ГС 250/360-1Г6», на которой может быть установлен двигатель одной из четырех разновидностей (см. таблицу). У всех моторов неразъемный картер, хромированные стальные поршневые кольца, четырехканальная продувка. У «360-4Г» и «505Г» лепестковые клапаны, управляющие впуском рабочей смеси, и головки с плоской камерой сгорания.

Среди конструктивных особенностей экипажной части — сухое, диафрагменное сцепление, дуплексная рама, полностью закрытая цепь вторичной передачи, подвеска с ходом колес 250 мм. У всех мотоциклов семейства «ГС 250/360-1Г6» база составляет 1450 мм, а размер шин — 3,00—21 спереди и 4,50—18 сзади.

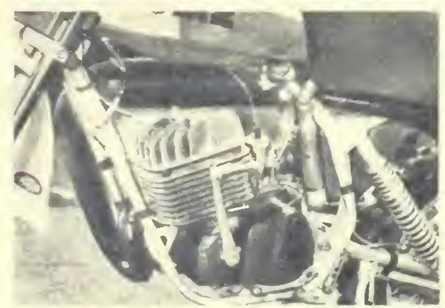
Основные показатели	Модель			
	«250-4Г»	«350-4Г»	«360-4Г»	«505Г»
Рабочий объем, см³	243	335	360	505
Мощность, л. с.	35	39	40	45
Число об/мин	8200	7400	7400	7000
Число передач	6	6	5	5
Снаряженная масса, кг	106	108	108	112



1. МЦ-ГС-505Г.

2. МЦ-ГС-350-4Г.





3. Двигатель модели «ГС-250-4Г». Все моторы, как видно из снимков, имеют разные по конструкции головки цилиндров.

ГОЛЛАНДСКИЕ АВТОМОБИЛИ

Голландия не значится среди «автомобильных держав». Она располагает сегодня несколькими автомобильными предприятиями, являющимися по преимуществу филиалами зарубежных фирм. Основа их программы — тяжелые грузовики. Первую скрипку здесь играет завод ДАФ в г. Эйндховене, который делает в год 13 тысяч машин, в том числе и армейские грузовики для НАТО. Одна из моделей этой марки представлена в июльском номере «За рулем» за 1978 год.

Вторая по величине фирма — голландский филиал завода «Скания». С его конвейера сходят (по 4500 машин в год) грузовики, однотипные со шведскими моделями и комплектуемые в значительной мере деталями, поступающими с основного завода. Другой филиал иностранной фирмы — фордовский в г. Хемвег — выпускает в год по 2300 магистральных дизельных тягачей модели «Трансконтиненталь».

Четырехосные тяжелые самосвалы с дизелями «Мерседес-Бенц» и «Форд» строит небольшой (250 автомобилей в год) завод «Терберг» в г. Беншоп, а пятиосные седельные тягачи — предприятие «Флоор» в г. Вайхене. Объем производства последнего невелик — сотня тягачей с колесной формулой 10×4 и двухтактными дизелями мощностью от 228 до 448 л. с.

Что касается выпуска легковых автомобилей, то специализировавшийся на них один из заводов ДАФ теперь стал собственностью «Волво», и из его ворот выходят малолитражки со шведской эмблемой.

Автобусы, а точнее автобусные кузова на шасси ДАФ, «Волво», «Лейланд», производит небольшая фирма «Ден Оудстен».



Седельный тягач ФТФ («Флоор»).

Четырехосный самосвал «Терберг-Ф1800».

Городской автобус «Ден Оудстен».

КОРОТКО

Первые мотоциклы серийного производства, оснащенные карданной передачей, появились 75 лет назад, в 1904 году. Их выпускали заводы ФН (Бельгия), «Пирс» (США), «Бинкс» (Англия), «Опель-Байшляг» (Австрия).

Мода на джипы вызвала к жизни появление модификаций обычных легковых автомобилей с «джиповыми» кузовами. Идя в ногу с этим веянием, итальянская кузовная фирма «Фиссоре» начала выпуск таких машин на базе узлов ФИАТ-127. Естественно, что у «Фиссоре-скаут» — так называется эта модель — ведущей является лишь одна пара колес, передняя.

На французских малолитражках «Ситроен-виза», как и на ряде моделей «Пежо» и «Рено», угол направления пучка света фар может быть отрегулирован с места водителя рычажком на панели приборов.

В ФРГ создан клуб владельцев автомобилей «Мерседес-Бенц-300СЛ». Эта двухместная спортивная модель с дверьми, открывающимися не вбок, а вверх, была выпущена в 1954—1957 гг. в количестве 1400 экземпляров. Сегодня «300СЛ» пользуется большим спросом среди любителей автомобильных редкостей.

В настоящее время единственной в мире автомобильной фирмой, серийно выпускающей машины с роторными двигателями, является японская «Тойо Когё». С 1967 года она изготовила свыше миллиона легковых автомобилей «Мазда» с такими двигателями. Ежегодный выпуск их составляет около 300 тысяч.

ДЖИПЫ «ТОЙОТА»

Крупнейшая в Японии автомобильная фирма «Тойота мотор компани» сегодня занимает третье место в мире по выпуску машин. Среди ее многообразных моделей — шесть модификаций легковых машин повышенной проходимости, носящих марку «Тойота-лэнд-крюйзер».



«Тойота-лэнд-крюйзер» с кузовом «седан».

Универсал имеет пятидверный кузов и более богатую отделку.



Все они типичные представители американского типа джипов: массивная лонжеронная рама, зависимая рессорная подвеска всех колес, отключаемый привод на передние колеса, дифференциалы без блокировки.

«Тойоты» этой марки имеют четыре ведущих колеса, легкоремонтируемый кузов. Благодаря невысокой (7,8) степени сжатия их двигатели работают на бензине с октановым числом 80—85. Технические характеристики всех модификаций приведены в таблице.

На джипах с кузовом «пикап» грузоподъемностью 1000 кг завод устанавливает шестицилиндровый 95-сильный дизель, на пяти других машинах — карбюраторные «шестерки». Стандартная комплектация предусматривает на автомобилях с карбюраторным двигателем трехступенчатую коробку передач с двухступенчатой раздаточной. По отдельному заказу могут быть установлены четырехступенчатая коробка, кнопочное включение привода передних колес, лебедка и уширенные покрышки размером 9,00—15.

Джипы «Тойота» в больших количествах экспортируются в страны Африки, Азии, Латинской Америки, где являются серьезными конкурентами известной модели «Лэнд-ровер».



В кузове «фаэтон»» с базой 2430 мм на откидных продольных скамьях размещаются 10 человек.

Характеристика	Тип кузова					
	седан	фаэтон		пикап		универсал
Число мест — дверей	4—3	6—3	12—3	2—2	2—2	5—5
Рабочий объем, см³	4230	4230	4230	4230	3576	4230
Мощность, л. с.	135	135	135	135	95	135
Число передач	6 и 8	6 и 8	6 и 8	6 и 8	8	6 и 8
База, мм	2285	2285	2430	2950	2950	2950
Длина, мм	3870	3870	4230	4985	4985	4675
Ширина, мм	1665	1665	1665	1690	1690	1735
Высота, мм	1930	1950—1970		1960	1960	1865
Размер шин, дюймы	7,60—15	7,60—15	7,00—1,5	7,50—16	7,50—16	7,00—15
Снаряженная масса, кг	1635	1585	1670	1800	1835	1840
Скорость, км/ч	120	115	120	120	120	120





ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

ЕЗДИ ВЫРАЗИТЕЛЬНО



Давно известно, что легче предупредить аварийную ситуацию на дороге, чем спасти положение, когда дело уже приняло нежелательный для вас оборот. Не случайно под мастерством вождения прежде всего подразумевается умение прогнозировать поведение других участников движения, предвидеть, как будут развиваться события дальше. Что и говорить, в условиях интенсивного движения для общей безопасности очень много значит пораньше разобраться в намерениях другого водителя. А потому за рулем всегда надо быть предельно внимательным и собранным. Наверное, это понимают все. Однако как часто еще, к сожалению, приходится слышать по поводу различных инцидентов на дороге: «Ну кто мог предположить, что он вдруг выкинет такую штуку!» А дальше следует критика каких-то нелогичных, вроде бы, а главное неожиданных для других действий того или иного водителя. Неожиданных вовсе не потому, что все вокруг были невнимательны и беспечны, а совсем по другой причине — просто потому что виновник конфликта ездит некультурно. Ведь правила движения не могут предусмотреть все в мельчайших деталях, и, конечно, на дорогах возникает немало случаев, когда именно культура вождения предотвращает «конфликтную ситуацию». Складывается культура из многих качеств. Здесь мы хотим поговорить лишь об одном — умении ездить выразительно, то есть ясно и понятно для других участников движения.

Лозунг, который вынесен в заглавие этого материала, популярен сейчас во многих странах с высоким уровнем автомобилизации. Что это значит — езди выразительно? В первую очередь вот что: заблаговременно сигнализируй о своих маневрах и занимай правильное положение на проезжей части. Это очень важно. Это помогает другим водителям, да и пешеходам лучше ориентироваться в потоках транспорта, принимать правильное, то есть обеспечивающее безопасность движения, решение.

К сожалению, встречаются еще водители, которые все делают заблаговременно для себя, а не для окружающих. Включая, к примеру, сигнал поворота, они думают только о том, успеют ли выполнить маневр сами. В то время как беспокоиться нужно прежде всего о другом — смогут ли, успеют ли отреагировать на маневр остальные водители и пешеходы или нет. Предположим, вы сумеете уложиться и в самое короткое время, но ведь у кого-то могут быть и более медленные рефлексы, а авто-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

КУБА. К концу 1980 года здесь будет завершено строительство автомагистрали протяженностью 1023 км, которая пройдет через всю страну. Она будет иметь по три полосы для каждого направления, а на самых загруженных участках — по четыре и рассчитана на скорость до 140 км/ч. Строительство ведется с помощью советских и болгарских специалистов.

ПОЛЬША. Специалисты из Лодзинского политехнического института разработали электронное устройство, которое предотвращает блокирование колес при резком торможении. Благодаря ему происходит так называемое прерывистое торможение с большой частотой и без вмешательства водителя.

ПОЛЬША. В последнее время в стране уделяется большое внимание развитию сети автомагистралей. Уже сдана в эксплуатацию магистраль Варшава — Катовице и 40-километровая кольцевая дорога, которая является участком будущей магистрали Север — Юг. Всего к концу 1980 года предполагается сдать в эксплуатацию около 260 км автомобильных дорог.

СФРЮ. Чтобы привлечь внимание водителей к наиболее опасным участкам дорог, их стали отмечать особыми знаками — «красными точками». Это делают в тех местах, где произошло не менее пяти ДТП со смертельным исходом.

ЧССР. С 1 августа 1979 года в стране установлены следующие пределы скорости: для мотоциклов — 80 км/ч, для легковых автомобилей — 110 км/ч на автострадах и 90 км/ч на обычных дорогах, для междугородных автобусов — 90 км/ч, для маршрутных — 70 км/ч.

АЛЖИР. Построено более половины транссахарской автомагистрали, которая свяжет Алжир с Бамако, столицей Мали. Первый участок дороги протяженностью 400 км был сдан в эксплуатацию в 1972 году, второй — 800 км — в 1978 году. Недавно комитет по координации строительства дороги, в котором участвуют представители Алжира, Мали, Нигера, Нигерии и Туниса, принял решение продолжать строительство «Шоссе африканского единства», так была названа магистраль, более быстрыми темпами.

АРГЕНТИНА. Проектом, который разрушит Буэнос-Айрес, назвал Аргентинский центр инженеров сооружение двух современных скоростных автомагистралей, начатое городскими властями. Прорезав столицу в километре одна от другой, они резко изменят не только облик города, но и весь ритм его жизни, а шум движения здесь намного превысит допустимые санитарные нормы. К тому же прилив транзитного транспорта сильно увеличит загрязненность воздуха. Буэнос-Айрес, считают исследователи, через несколько лет будет так же задыхаться от выхлопных газов, как сейчас Лос-Анджелес, город с самой большой протяженностью дорог в мире. По их мнению, лучше развивать метро. Постройка дорог истощит муниципальный бюджет, а основные прибыли все равно достанутся частным компаниям, под давлением которых городские власти и пошли на это строительство.

Супермагистрали не нужны городу, делается вывод в исследовании. На 5800 миллионов долларов — во столько обойдется их сооружение — можно было бы построить 15 тысяч километров дорог в сельской местности.

ИТАЛИЯ. В стране имеются кинотеатры, специализирующиеся на показе документальных и художественных фильмов с автомобильной тематикой. Они пользуются успехом. В то же время

мобиль будет иметь не такие быстродействующие тормоза, как у вашего. Разве можно не брать это в расчет?

А вот другой пример. Вы движетесь в потоке автомобилей по городу. При нынешнем довольно интенсивном движении на наших улицах дистанции и интервалы между машинами, естественно, невелики. Однако вы спокойны за себя — ваш современный, в безукоризненном состоянии автомобиль оснащен очень эффективными тормозами и может остановиться на минимальном расстоянии. И вот вы замечаете, что второй или третий автомобиль перед вами вдруг тормозит. Что сделает водитель высокой культуры? Тут же, не дожидаясь, пока ему придется тормозить самому, несколько раз слегка коснется педали тормоза, чтобы и на его машине вспыхнули стоп-сигналы. Мигнувшие красные огни помогут водителям автомобилей позади вас заранее приготовиться к снижению скорости или остановке, в зависимости от ситуации. Такая маленькая услуга и для них приятна и вам на пользу, ибо страхует от случайного наезда сзади. Ведь в потоке транспорта всегда есть риск: кто-то не заметит вовремя, что делается впереди. Стало быть, о том, чтобы обезопасить себя от удара сзади, и самому надо думать постоянно.

Заблаговременная сигнализация, конечно, играет большую роль в безопасности движения, а в городах особенно. Во-первых, на городских улицах значительно теснее. Во-вторых, здесь нам приходится выполнять множество самых различных маневров. Так что не «жалейте» указателей поворота. Скажем, стоите вы у перекрестка и ожидаете, когда загорится зеленый сигнал светофора. Вы собираетесь поворачивать, но пока еще рядом с вами других водителей нет. Все равно включите сигнал, пусть приближающиеся водители издалека видят, в каком направлении вы намерены двигаться дальше. Этим вы поможете им принять правильное решение, сообразить, какой лучше занять ряд на проезжей части. Особенно важно это, когда вы стоите на левый поворот и подъезжающим сзади надо выбирать, то ли остановиться за вами, чтобы ехать затем прямо, то ли перестроиться на другую полосу. Ведь при левом повороте очень часто приходится пережидать встречные машины, и ваш автомобиль невольно будет блокировать на какое-то время одну полосу движения, станет помехой на пути тех, кто проезжает перекресток прямо, если вы своевременно не предупредите их о своих намерениях.

Все сказанное относится, конечно, не только к ситуациям на пересечениях дорог. Кому не знакома такая, например, картина. Нагоняешь автомобиль, который почему-то движется с небольшой скоростью, но без всяких сигналов. Едешь за ним и гадаешь: что его водитель намерен дальше делать? То ли он сейчас начнет прибавлять «газ» — тогда незачем кидаться из ряда в ряд, стоит чуть подождать, то ли у него машина неисправна — и тогда надо начинать обгон, то ли еще к чему-то готовиться. В общем, нервничаешь, теряешь время. Наконец не выдержишь, посигналишь ему — обрати, мол, на меня внимание. И тогда только он вдруг включает световой сигнал, да и то, бывает, не сразу. Оказывается, он думает останавливаться (или, в другом случае, просто развернуться). Ну что бы ему просигналить об этом заранее! Тогда никто за ним и не пристраивался бы, не беспокоился понапрасну. Неужели такая предупредительность друг к другу трудно нам дается?

Еще одна ситуация. Как известно, правила движения требуют подавать предупредительный сигнал при троганье с места от тротуара или обочины. Однако сплошь и рядом водители, к сожалению, этого не делают. Поинтересуешься, почему, и слышишь в ответ: «Так я же на другую полосу не выезжаю. Никому, вроде бы, не мешаю!» Да нет, мешаете. Мы уже говорили о том, что с ростом интенсивности движения интервалы между машинами на дорогах сократились. Порой и мы сами и мимо нас проезжают почти впритирку.

Конечно, тогда, когда есть уверенность, что другой автомобиль не вильнет вдруг в сторону. Поэтому, начиная движение и без смены полосы, надо обязательно, хоть на короткое время, включить указатель поворота. Это заставит обгоняющих вас водителей обходить ваш автомобиль с более значительным интервалом, а может быть, принять и еще какие-нибудь меры безопасности.

В общем, давайте не будем пускаться в схоластические дискуссии о том, где и когда стоит применять сигналы изменения направления движения. В наших общих интересах твердо придерживаться на практике такого принципа: применять предупредительные сигналы всегда, когда это помогает другим участникам движения принять правильное решение, лучше понять наш следующий шаг.

Мы говорим здесь (как это обычно делается) о взаимоотношениях между водителями. Но ведь к категории участников движения относятся и пешеходы, их даже больше, чем водителей. И они тоже нуждаются в информации. Признайтесь: всегда ли вы включаете сигнал поворота, если поблизости нет машин? Наверное, нет. А потом удивляетесь: что это пешеходы задергались — то ли переходят улицу, то ли нет. Между тем дело просто. Они не поняли ваших намерений. А самое плохое в том, что, обжегшись раз-другой, люди начинают ориентироваться не на правила, не на светофоры и сигналы водителей, а на сомнительные расчеты — успеют перебежать или нет.

Так что культура водителя оценивается его отношением и действиями применительно к любой ситуации на дороге и ко всем без исключения участникам движения. И воспитывается она во многом взаимным уважением.

Л. ПАШКИН

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

здесь обанкротились и прекратили существование более 500 кинотеатров, где шел показ фильмов-ужасов.

ИТАЛИЯ. Пройдены последние метры скальных пород при сооружении туннеля между Италией и Францией, который будет одним из самых протяженных в мире. Его длина 12,9 км. Открыть движение по туннелю предполагается в этом году.

КАНАДА. На основе проведенных испытаний канадские ученые предложили делать дорожные знаки выпуклыми, так как они читаются лучше плоских. Такие знаки уже устанавливаются в местах, где разрешено движение с большой скоростью.

США. Суд города Пассадена отклонил жалобу на водителя такси, который высадил пассажира, потому что тот закурил. Таксисты этого города объявили, что их машины — для некурящих, и за ними признано право при нарушении этого запрета высадить пассажира.

США. В штате Мичиган предполагают ввести запрет на перевозку автопоездами горючих жидкостей с температурой воспламенения ниже 21°. Причина запрета — участившиеся случаи ДТП, связанные с опрокидыванием и пожарами автопоездов.

ФРАНЦИЯ. Органы полиции стали применять автоматические системы для выявления не только превышений скорости или проездов на запрещающий сигнал светофора, но и выезда на полосу встречного движения через сплошную линию разметки. Электромагнитные датчики, заложенные под такой линией, как только какой-нибудь автомобиль проедет хотя бы два из них, включают фотоаппарат, который тут же фиксирует само нарушение и номер машины.

ФРГ. С наступлением зимы на горных дорогах Баварии отныне будут устанавливаться новые предписывающие знаки — на голубом фоне белая шина с цепью противоскольжения. Этот знак обязателен для водителей грузовых автомобилей и автопоездов, которые, как показали наблюдения последних лет, буксуя в снегу и на гололедице, иногда надолго блокируют движение, создавая заторы.

ФРГ. Фирма «Даймлер-Бенц» совместно с фирмой «Стандарт Электроник Лоренц АГ» разработала устройство, которое контролирует соблюдение безопасной дистанции между автомобилями. Оно работает по принципу радара, поэтому эффективно в любую погоду, при любом состоянии видимости. Если дистанция между автомобилями не соответствует условиям безопасности, то сразу же следует предупреждающий сигнал.

ШВЕЙЦАРИЯ. В городе Вельтхайме построен лабиринт асфальтированных дорог, где повышают свою квалификацию водители из многих стран. Повороты спроектированы таким образом, чтобы каждый мог на практике проверить свое умение управлять автомобилем, маневрировать на исключительно малом пространстве.

ЯПОНИЯ. Превышение скорости — одна из главных причин дорожных аварий. Учитывая это, одна фирма начала выпускать оригинальное приспособление, которое охлаждает голову водителя в прямом смысле слова. Превысивший допустимую скорость водитель чувствует сильное охлаждение в области лба, где посредством специальной ленты закрепляется это приспособление. Оно соединено со спидометром и реагирует на высокую скорость. Это ощущение исчезает с уменьшением скорости.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•
•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•
•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

I. О чем говорит водителю этот знак?
1 — дистанция не более 70 м
2 — дистанция не менее 70 м

II. В каких из показанных направлений может двигаться водитель?
3 — в любом
4 — только в А
5 — в А и Б

III. Можно ли развернуться при таком сигнале светофора?
6 — можно
7 — нельзя

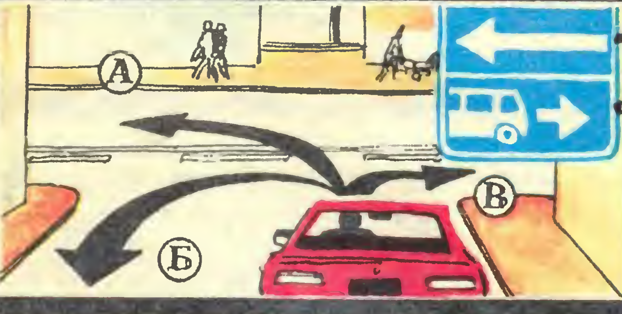
IV. Можно ли совершить такой обгон в показанной ситуации?
8 — можно
9 — нельзя

V. Кто из водителей должен уступить дорогу?
10 — водитель грузового автомобиля
11 — водитель легкового автомобиля

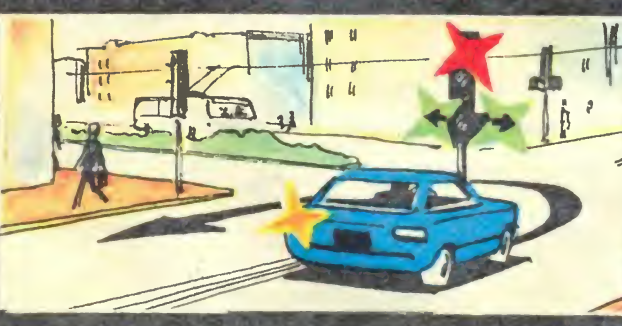
I



II



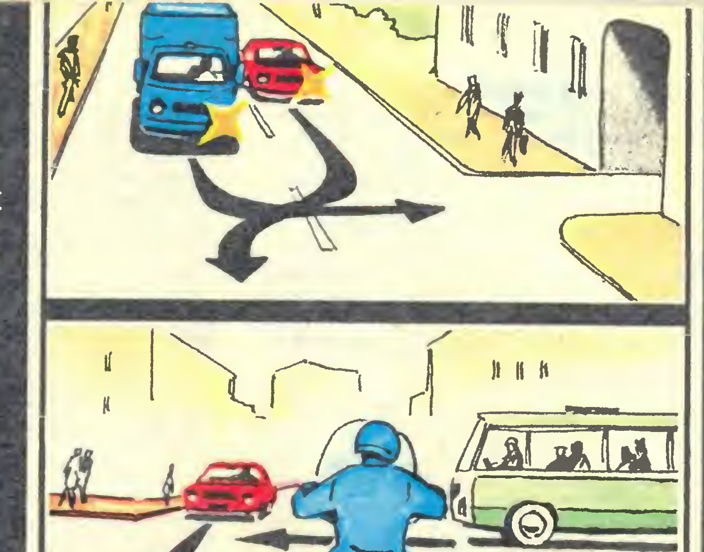
III



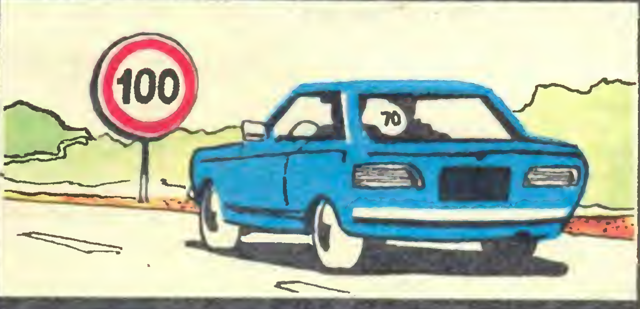
IV



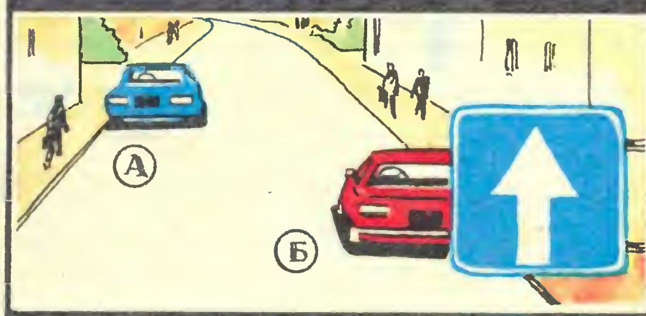
V



VI



VII



VIII

VI. В какой последовательности могут проехать перекресток эти транспортные средства?
12 — легковой автомобиль, автобус, мотоцикл
13 — легковой автомобиль и мотоцикл, автобус

VII. Можно ли этому водителю двигаться со скоростью, указанной на знаке?
14 — можно
15 — можно, если она не превышает максимальную по его технической характеристике
16 — нельзя

VIII. Кто из водителей правильно поставил автомобиль на стоянку?
17 — оба
18 — только Б

IX. С какой предельной скоростью можно буксировать неисправное транспортное средство на гибкой сцепке?
19 — 20 км/ч
20 — 30 км/ч
21 — 40 км/ч
22 — 50 км/ч

X. Можно ли аптечку и огнетушитель разместить в багажнике автомобиля?
23 — можно
24 — нельзя
25 — можно, если багажник легко открывается

Ответы — на стр. 31



Всем известно, что обгон один из наиболее сложных маневров, который требует особого внимания и, главное, безошибочного расчета. Тем более когда он выполняется, как это часто и происходит, на высокой скорости. Здесь любая ошибка приводит к серьезным, зачастую трагическим, последствиям.

Так случилось с А. Бордуновым, водителем «Колхиды», на дороге Буденновск — Нефтекумск в Ставропольском крае. Как он пишет в редакцию, на 14-м километре ее в начале спуска он стал обгонять по полосе встречного движения МАЗ—500. Двигался тот, как ему показалось, со скоростью около 55 км/ч. Маневр удался. И Бордунов продолжал движение по левой стороне, решив одним махом обойти и следующий автомобиль — ЗИЛ—130 с прицепом. Но и автопоезд, видимо, уже набрал приличную скорость. Более того, навстречу приближался автобус «Кубань». Разделяло их метров 400. Когда «Колхида» нагнала ЗИЛ, это расстояние сократилось вдвое. Обернувшись, Бордунов через заднее стекло заметил крышу кабины ЗИЛа над железобетонными плитами, которые вез его автомобиль. Безопасной дистанции между машинами еще не было. Бордунов, прибавив скорость, попытался уйти от ЗИЛа. Включив фары, чтобы водитель «Кубани» уступил ему дорогу, он продолжал обгон. И вот уже в конце спуска, на мосту, избегая столкновения со встречным автобусом, он принимает резко вправо и в тот же момент чувствует удар. В результате ЗИЛ—130 опрокинулся, ехавшие в нем люди получили тяжелые травмы, одна из которых оказалась смертельной.

Вот еще одно письмо. М. Савенок, следуя по дороге Каунас — Клайпеда на ВАЗ—2103, догнал «Москвич—412», впереди которого двигался грузовик. Скорость грузовика была около 50 км/ч. Водитель «Москвича» начал обгон. Савенок последовал его примеру. Когда «Жигули» поровнялись с грузовиком, Савенок увидел движущийся навстречу «Запорожец». Так как расстояние представлялось ему достаточным, он решил опередить и «Москвич». Но водитель «Москвича», как утверждает Савенок, стал увеличивать скорость. Увы, это обгоняющего не остановило. Продолжая движение по встречной полосе, он все же опередил «Москвич». Но какой же ценой? Занимая правый ряд, создал аварийную ситуацию — вынудил водителя «Москвича» резко тормозить, возник занос, и «Москвич», выехав на левую сторону, столкнулся с «Запорожцем».

В обоих случаях водители, и Савенок, и Бордунов, перед началом маневра убедились, правда, что встречная полоса свободна на достаточном расстоянии и что своими действиями не создадут помех никому. Но, удачно совершив обгон первого автомобиля, они допустили непростительное легкомыслие. Ситуация-то к этому времени изменилась, и тут следовало еще раз прикинуть, не разойдутся ли их намерения с требованиями пунктов 85 и 91 Правил дорожного движения, которые действовали во время описанных дорожно-транспортных происшествий. Именно в нарушении этих пунктов их и обвинили.

В своих письмах оба прямо заявляют, что собственной вины в случившемся не усматривают. Но их доводы не выдерживают никакой критики. Бордунов, например, обвиняет во всем водителя встречного автобуса «Кубань», считая, что он обязан был остановиться и не выезжать на мост, дабы не помешать «Колхиде» завершить обгон. Конечно, водитель автобуса должен был принять необходимые меры, чтобы избежать столкновения, но он был вправе рассчитывать на то, что Бордунов, почувствовав, что не успевает безопасно завершить обгон, откажется от продолжения маневра и, следуя Правилам, займет правую полосу движения, а не будет стремиться во что бы то ни стало опередить ЗИЛ. Бордунов, кроме того, ссылается на 94-й пункт Правил, считая, что он мог оставаться на левой стороне дороги, так как «...по возвращении на ранее занимаемую полосу ему пришлось бы сразу начать новый обгон...» Но этот пункт никакого отношения к описанной ситуации не имеет, так как распространяется на случаи, когда обгон производится «...при двух и более полосах для движения нерельсовых транспортных средств в данном направлении...», то есть по своей стороне.

Ну и оба водителя, и Бордунов, и Савенок, утверждают, что аварии явились следствием неправомерных действий других водителей — «Москвича» и ЗИЛа, которые, по их словам, препятствовали обгону повышением скорости. Подобные действия тоже противоречат Правилам. Но даже если в действительности так и было, водителям «Жигулей» и «Колхиды» следовало тут же отказаться от попытки обгона и, снизив скорость, занять правый ряд. К этому их обязывал 73-й пункт Правил: водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он должен был и мог предвидеть. Препятствием же в данном случае были не только встречные автомобили, но и те, которых пытались обогнать, поскольку мешали вернуться на правую полосу движения без риска столкновения. И, именно избегая этого риска, опережаемый водитель в первом случае резко принял вправо, а во втором — стал экстренно тормозить.

Увы, и Савенок, и Бордунов стремились завершить обгон во что бы то ни стало и пенять должны поэтому только на себя.

В. ЯНИН,
заведующий сектором ВНИИ судебных экспертиз





Да, трудно стало с автостоянками. Число машин все растет, на дорогах все теснее. Что же, тем четче должна работать служба, оповещающая водителей о том, где можно и где нельзя стоять автомобилю, тем строже надо подходить к установке соответствующих дорожных знаков. К сожалению, в жизни мы порой сталкиваемся с обратной картиной. Вот две ситуации, которые могут привести в растерянность любого водителя. Одна возникла в Новосибирске (верхний снимок), другая — в Приморско-Ахтарске Краснодарского края (нижний снимок). И там и тут все-таки совершенно не ясно, как же поступать в этой обстановке. В первом случае один знак говорит — стоять можно, другой — нельзя. На втором снимке показан знак, которого вообще нет в природе, и остается лишь гадать, что же им хотели сообщить водителям — то ли о том, что здесь место стоянки, то ли совсем обратное. Поди-ка разберись!



Юрий НИКУЛИН,
народный артист СССР,
лауреат Государственной
премии РСФСР

РАДОСТИ И ПЕЧАЛИ

Мы с женой водим автомобиль почти пятнадцать лет. Естественно, накопились и какой-то опыт, и наблюдения. Кратко они сводятся к следующему: с приобретением машины у нас появилось вдвое больше хлопот, зато и дел сделать мы теперь успеваем вдвое больше. Сегодняшний день — быстротекущий, заполненный до краев работой, житейской суетой, массой контактов и общений — теперь даже представить себе трудно без автомобиля, который только и позволяет нам поддерживать этот сумасшедший темп. И обратный эффект: машина уже диктует ритм нашей жизни.

Начало

Ох, каким я был противником автовладения! Сколько возни, сколько проблем, сколько денег, наконец! А уж вообразить за рулем себя — на это моей фантазии просто не хватало. Я ведь человек, скорее, задумчивый, рассеянный, а тут... Мои друзья, у которых уже были машины, вызывали во мне восхищение: я ерзал рядом с ними на переднем сиденье, в оба следил за всеми их манипуляциями, ничего не понимал и проникался страшным уважением. Они были для меня сверхлюдьми.

Не знаю, как долго бы это все продолжалось, не вмешайся судьба. Один кинорежиссер предложил мне сняться в роли, где я должен был водить автомобиль. «Мосфильм» выделил машину и опытного шофера, который обучал меня три раза в неделю по нескольку часов. Времени на наши уроки отводилось более чем достаточно, и поэтому вместе со мной потихоньку занималась моя жена. В той картине я, в конце концов, так и не снялся, но тем не менее признателен режиссеру, так как водить машину научился.

Наверное, успех в освоении любого нового дела во многом зависит от тех навыков, которые прививают ученику в самом начале. И я по сей день благодарен моему невозмутимому инструктору шоферу Мише — большому мастеру и терпеливейшему из людей.

Поначалу я ходил на занятия как на казнь. Страх и неуверенность овладевали мной, как только я садился за руль. Когда мне впервые Миша доверил вести автомобиль по городу, была ранняя весна. Мы заехали в один из небольших арбатских переулков, и тут я увидел дворника, который, не торопясь, сгребал снег деревянной лопатой. Какая-то необъяснимая сила притягивала меня к этой лопате. Не успел инструктор и глазом моргнуть, как я аккуратно раздавил лопату, и уже после этого остановился. Что мне сказал тогда дворник, я сейчас вспоминать не буду. А месяца через два я уже водил вполне сносно. У жены, кстати, все стало получаться намного раньше.

Машину мы приобрели, в общем-то, случайно, без каких бы то ни было предварительных приготовлений, дискуссий, «ахов» и «охов», накапливания денег и т. п. В одном городе, где были на гастролях, городские власти предложили местному цирку то, что теперь называется «старой «Волгой», а тогда было новеньким черным роскошным автомобилем, который почему-то никто не брал. Мы с женой заняли денег у друзей и купили эту машину.

Сейчас, сидя за рулем, я испытываю удовольствие. Но в тот первый год обладания транспортным средством, я был «автолюбителем» никак не от слова «любить». Постоянное колоссальное напряжение — единственное что я тогда испытывал. А любовь, она пришла уже позже. И теперь, когда машина стоит порой на ремонте, я чувствую себя очень неуютно, каким-то оторванным от мира, в общем — без рук.

Машину надо любить

Эта первая наша черненькая «Волга» прослужила нам верой и правдой более одиннадцати лет. Если бы я, как некоторые, часами лежал под ней, следил бы ежедневно, «вылизывал» и полировал ежемесячно, чаще менял масло, наверное, мы бы еще и сейчас продолжали ездить на ней. Но времени на тщательный уход не было. И все имеет свой конец. Когда наша «колымага», неопределенного цвета (ее дважды перекрашивали) стала разваливаться на ходу по частям, мы приобрели ГАЗ—24 с кузовом «универсал». Из города в город, гастролируя с цирком, мы ездим, как правило, своим ходом. В большую машину входят и домашние вещи, и часть реквизита, и две собаки.

Все пошло с номера

В ГАИ «завалялся» номерной знак, от которого, несмотря на его очевидную оригинальность, рассудительные москвичи решительно отказывались: 00-13. Я, как не суеверный, взял его. И странное дело: в первый же год четыре раза попал в аварию. Правда, по моей вине произошла только первая.

Шел дождь. По своему еще пешеходному обыкновению о чем-то задумался и вдруг увидел, как на меня неотвратимо надвигается огромный зад хлебного фургона. Нет, он вовсе не ехал, он стоял как вкопанный под красным сигналом светофора, а я бодро наезжал на него. Стал тормозить, но куда там: скользко! Понятное дело, стукнулся. Водитель «хлебовоза» это услышал (его, по-моему, даже не качнуло), вышел, посмотрел на мою машину, на свою, махнул рукой и уехал. Я остался с разбитыми фарами, погнутой решеткой и помятым капотом.

И дальше пошло... Сначала моя бедная «Волга» не понравилась кому-то на стоянке: ее помяли и уехали. Потом как-то стоял я у светофора — одинединственный на три полосы. Сзади подъехал грузовик и врезал мне так, что я чуть не вылетел из машины (наверное, грузовики считали себя в долгу передо мной за тот фургон). Задний бампер и дверь багажника вмяло. Водитель, молодой парень, и сидевшая рядом с ним девушка очень развеселились, узнав, что разбили машину Никулина. Правда, парень перестал смеяться, когда подъехавший автоинспектор отобрал у него «права». И последнее происшествие: нас «подрезал» лихой «Москвич». Тормознули, занесло, помяли крыло.

Каждый раз я утешался тем, что машина застрахована. Но однажды меня как осенило: во всем виноват наш номер! На что жена ответила: «Не номер, а забыли таракана поставить на торпедо!»

Хороши, ничего не скажешь! Как мы могли про него забыть?! Этого игрушечного тараканчика один из художников мультфильма подарил мне для цирковой репризы. Но он не подошел, и мы прикрепили его в салоне как талисман. С тех пор долгие годы он ездил на нашей старой машине.

Теперь таракана не было, и все беды мы приписали именно этому. Его разыскали среди хлама в гараже и водрузили в новую «Волгу». И что бы вы думали? — неприятности прекратились. Конечно, все это ерун-



НА ЧЕТЫРЕХ КОЛЕСАХ

да. Я не суеверен и в приметы не верю. Но, глядя на тараканчика, чувствую себя как-то увереннее.

Мои университеты

По всей видимости, сегодня «Жигули» — это наша лучшая марка. Ее владельцы — я сужу по своим знакомым — первые два года вообще не знают никаких проблем, чего не скажешь о счастливых обладателях «москвичей». Что же касается «Волги», то не в обиду горьковскому автозаводу...

Когда я пригнал новую «Волгу» из Горького в Москву, выяснилось, что в коробке передач не было масла. Вытек почти весь антифриз. Как только доехал — непонятно. Через две недели попал под ливень — залило салон. Потом перестала выдвигаться антенна. Потом отказал механизм опрыскивателя. К концу первого года вышел из строя стеклоподъемник. Кроме того, стал ржаветь кузов. Я где-то немножко поцарапался и, к ужасу своему, обнаружил, что под краской нет грунтовки. Но, позвольте, ведь на 21-й она была! Знающие люди (а теперь все знающие) говорят, что железо нынче обрабатывают по новому способу. Не могу судить, как уж там его обрабатывают, но доподлинно знаю: оно преждевременно ржавеет, и на краске проступают ржавые пятна. Обидно, что такая машина попалась. Приятель вот уже 23 года ездит на своей «Победе»...

Кое-какой мелкий ремонт я за годы научился делать сам. Но все более или менее серьезное по-прежнему целиком доверяю станции обслуживания. В целом, сервис, в том числе диагностика, становится лучше — с этим нельзя не согласиться. А без казусов, наверное, нигде не обходится.

Однажды у меня проверяли двигатель. Работал он безупречно. Горели, мелькали таинственные огоньки. Механики, как жрецы, ходили вокруг загадочной красного цвета итальянской машины, которая, подмигивая индикаторами, подтверждала: все в порядке, ребята, потрясающий просто мотор. Тем же вечером рассыпался один из цилиндров, оторвало поршень, картер пробило — двигатель пришлось менять целиком. Оказывается, даже на итальянских диагностических приборах нужно уметь работать, сами они не сделают ничего. В другой раз на дороге под Белгородом отскочил вентилятор, и, естественно, был пробит радиатор. Что делать? Воскресенье, автосервис не работает. Спасибо добрым людям: подцепили, привезли в ближайшее автохозяйство, а там помогли.

Дорога, водитель, пешеход

С каждым годом движение становится все плотнее, ездить все тяжелей. Появление «жигулей» намного увеличило число аварий — это факт бесспорный. Автомобиль приемистый, резвый, а за рулем много новичков. Их можно понять: только что научившись ездить, хочется сразу летать, причем не просто, а на авторитетной теоретической базе Гоголя: «И какой же русский не любит быстрой езды!..» Меня, слава богу, от этого отучили в самом начале моей автолюбительской карьеры. Когда я, вдохновленный невидимыми расстояниями от светофора до светофора, несколько забылся, на Ленинском проспекте меня догнал инспектор и сказал: «Товарищ Никулин, судя по фильмам, вы очень хорошо гоните самогон, но машину гоните не по правилам». И оштрафовал.

В Москве очень напряженный ритм дорожного движения. У меня, например, ежедневно возникает две-три аварийные ситуации. Едешь на «зеленый» — и вдруг чуть не под носом проносится автомобиль или бросается пешеход. Еле успеваешь затормозить. Один раз мы с женой опаздывали в цирк. По Малой Бронной ехали быстрее обычного: не 40 километров в час, а 60. Стремглав наперерез из дворовой арки выпорхнул мальчик лет десяти на велосипеде. Я чудом остановился. Дальше вела жена: у меня дрожали руки.

Такие неожиданности подстерегают нас постоянно. Острая проблема взаимоотношений водителя и пешехода не исчезнет, пока мы не научимся уважать друг друга, не станем блюсти дисциплину. Став водителем, я стал и образцовым пешеходом, уже давно перехожу улицу по всем правилам, понял, каково человеку за рулем, когда под колеса его машины очертя голову мчится недисциплинированная личность. Играют на нервах — просто ужас!

Ехать по шоссе — восторг, слов нет! Но опыт подсказывает: как ни жми, а скорость так или иначе «усредняется». Зачем держать 100 и больше, если при 80—90 средняя все равно окажется 65—70 километров в час! У нас не было (я стучу три раза по деревяшке) серьезных ЧП, но когда видишь их последствия на шоссе, поневоле потом несколько часов едешь в два раза медленнее.

Хорошо, что нас берегут

Государственная автоинспекция все-таки делает гигантскую работу. Как-то я выезжал на гастроли в Кишинев и был приятно удивлен, увидев перед въездом в город рядом с постом ГАИ хорошо оборудованную испытательную площадку. Вас вежливо остановят, пассажиру предложат отдохнуть в специально оборудованном уютном салоне, полюбоваться прекрасными диапозитивами. А водителя с машиной — на стенд. Здесь проверяются весь крепеж, рулевое управление, тормоза. Начальник ГАИ сказал мне, что таким образом они спасли немало техники, а следовательно, и людей. Сколько неисправностей обнаруживается ежедневно! То карданный вал закреплен... одной гайкой, то люфт руля превышает все нормы... Пост и площадка работают круглосуточно.

«Автомобиль не роскошь...

...а средство передвижения», как справедливо заметили Ильф и Петров. К этому, в сущности, нечего добавить. Во время движения музыку в салоне считаю роскошью, отношусь к ней отрицательно: ничто не должно отвлекать внимания от дороги. О телевизорах и речи нет (хотя японцы сейчас их почему-то устанавливают): просто невозможно не взглянуть на экран, пусть даже разок. Чем это может кончиться, думаю, всем понятно.

Смешно, когда автомобиль разряжают словно новогоднюю елку: пять фар, раллийные полосы, машущие пластиковые пятерни с растопыренными пальцами, мохнатые фигурки, разноцветные наклейки... Смешно, потому что всех все равно не переплюнешь. В Нью-Йорке, например, один умник додумался за руль открытого автомобиля усадить бульдога с трубкой в зубах. Лапы на баранке... зато какая потрясающая картинка: глядите, как мы можем! Говорят, судили потом этого молодца: даже видавшие виды водители с вылезшими на лоб глазами сталкивались друг с другом, во что-то врезались. Так что всякого рода украшательство, пусть даже гораздо более скромное, чем бульдог за рулем, еще и опасно. Вдруг какой-нибудь водитель встречного КрАЗа, никогда не видевший такой симпатичной игрушечной обезьянки, что болтается у вас за лобовым стеклом, или ни разу не читавший столь мудреных букв, которыми вы растатуировали ваш «Запорожец», чуть повернет руль в вашу сторону...

Вот что действительно можно себе позволить — так это яркий цвет машины. Блеклые, серые цвета, конечно, более практичны (не так видна на боках грязь), но в сумерках они начинают сливаться с окружающим миром.

Под солнцем и луной

В Москве, наверное, легче обзавестись квартирой, чем гаражом. Моя «Волга» стоит под окнами, тем не менее приемник исчезал из нее два раза. В конце концов я заказал дощечку и прикрутил ее винтами на том месте, где обладатели гаражей ловят обычно голоса эфира. На ночь не забываю снимать щетки стеклоочистителя и боковые зеркала. Приучен.

Когда-то, давно, отправляясь в автопутешествие, мы брали с собой два чемодана и постель. Теперь уже хочется взять и собаку, и книги, и газовую плитку, и кофемолку. Чувствовать себя на колесах как дома — вот, наверное, в чем тут дело.

Почти пятнадцать лет я за рулем. Передвигаясь по стране, вижу, как с каждым годом улучшаются наши дороги. Построено много новых станций обслуживания, встречаются комфортабельные мотели. Один из них, любимый — в Орле. В нем можно спокойно отдохнуть, поесть вкусно, и твой друг автомобиль — под охраной. Побольше бы таких удобств. Заветная же мечта многих обладателей личного транспорта — не держать его под солнцем и луной. Подумать бы о гаражах не мешало и градостроителям.

Всегда начеку

Она, наша «Волга», как член семьи, требует внимания и ухода. Жена ее даже «очеловечила». Если кругом, например, автомобили буксуют, а наш берет крутой подъем, жена обязательно похвалит: «Ах, ты моя милая! Ах, молодец!»

Я — за машину! Двумя руками «за». Я очень жалею, что поздно стал водителем. Однако «лучше поздно, чем никогда». Теперь вся наша семья имеет водительские права. Устану за рулем я — берется за него жена, устанет она — сын заменит. Опыт у всех, вроде бы, солидный. И все же наш семейный девиз: «Запомни, ты не самый лучший водитель, будь за рулем начеку».



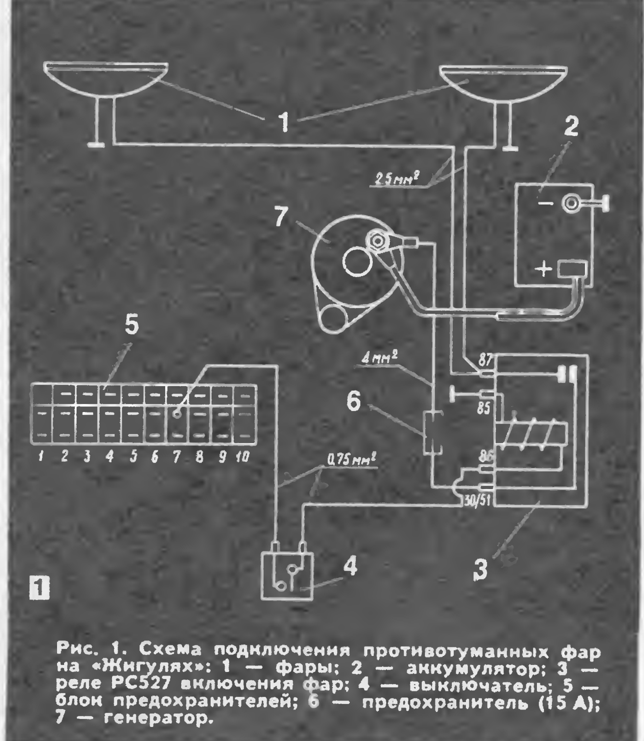


Рис. 1. Схема подключения противотуманных фар на «Жигулях»: 1 — фары; 2 — аккумулятор; 3 — реле РС527 включения фар; 4 — выключатель; 5 — блок предохранителей; 6 — предохранитель (15 А); 7 — генератор.

КЛУБ
“АВТОЛЮБИТЕЛЬ”

СТАВИМ ПРОТИВОТУМАННЫЕ

Журнал уже писал о пользе противотуманных фар. Правилам их установки и советам по применению были посвящены статьи в № 5 1977 года и № 9 1978 года. Здесь инженер Р. Т. ЧИЖАС рассказывает об электрических схемах подключения противотуманных фар в соответствии с ГОСТ 8769—75 и дает практические советы по их выполнению на автомобилях «Жигули», «Волга», «Москвич», «Запорожец».

В нескольких словах напомню о том, как и где размещать фары. Государственный стандарт предписывает, чтобы обе противотуманные фары были одного — белого или желтого цвета. Располагают их симметрично продольной оси машины так, чтобы верхние точки световых отверстий (на практике — просто стекол рассеивателей) не были выше аналогичных точек основных фар автомобиля. Положение противотуманных фар определяют еще две конкретные величины, которые необходимо строго соблюдать, — это минимальные расстояния от дороги до нижних точек рассеивателей (250 мм) и максимальные от габарита машины до наружных боковых точек тех же стекол (400 мм). Безусловно, дополнительные фары не должны заслонять основных и ухудшать видимость подфарников и указателей поворота.

Обычно противотуманные фары устанавливают на бампере. Монтировать их на декоративной решетке радиатора, как иногда поступают авто-

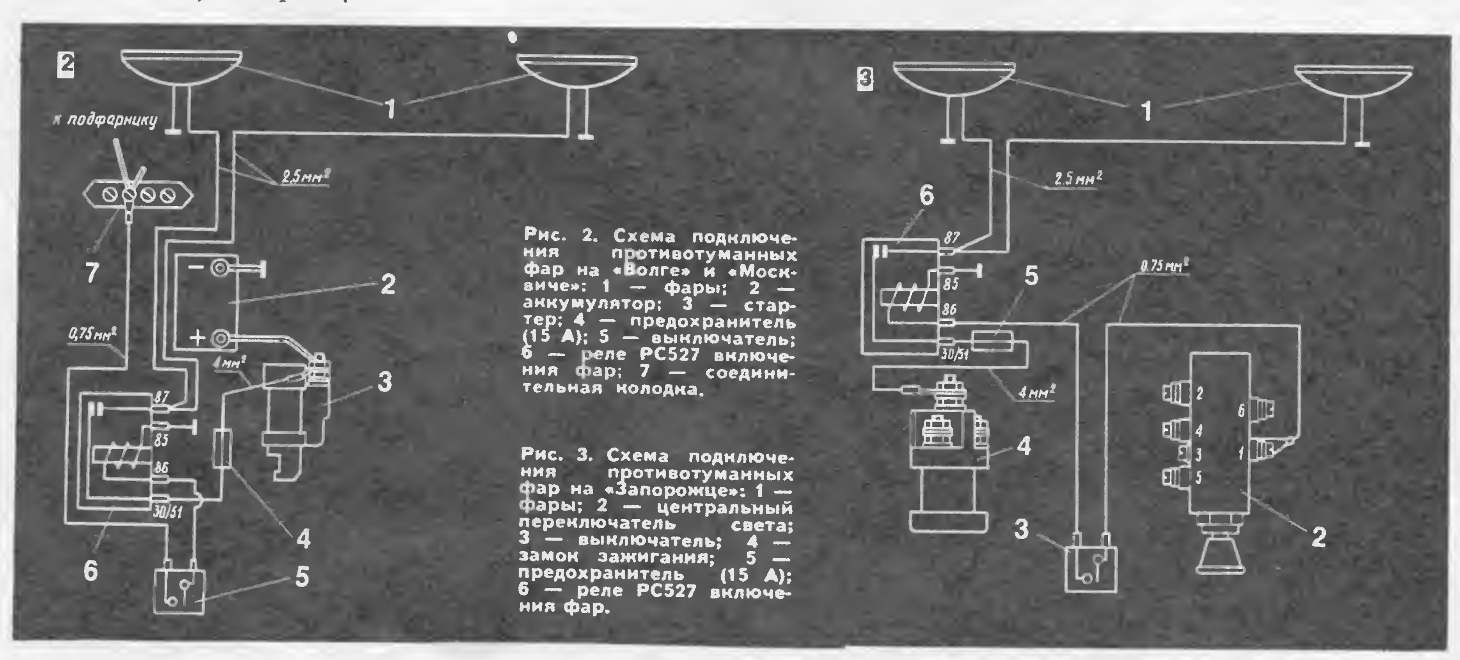


Рис. 2. Схема подключения противотуманных фар на «Волге» и «Москвиче»: 1 — фары; 2 — аккумулятор; 3 — стартер; 4 — предохранитель (15 А); 5 — выключатель; 6 — реле РС527 включения фар; 7 — соединительная колодка.

Рис. 3. Схема подключения противотуманных фар на «Запорожце»: 1 — фары; 2 — центральный переключатель света; 3 — выключатель; 4 — замок зажигания; 5 — предохранитель (15 А); 6 — реле РС527 включения фар.

любители, не следует. Сама решетка закреплена без необходимой жесткости, и возникающая при езде вибрация ухудшает освещение дороги, сокращает срок службы ламп и снижает надежность электрического контакта корпусов фар с «массой» автомобиля.

Противотуманные фары, особенно с мощными галогенными лампами, потребляют большой ток (порядка 10 А), поэтому, чтобы ослабить падение напряжения, их подключают через реле проводами большого сечения и минимальной длины прямо к аккумуляторной батарее. Правила дорожного движения требуют, чтобы дополнительные фары работали совместно с габаритными огнями и освещением номерного знака, поэтому выключатель, управляющий реле включения их, вводят в цепь подфарников. Ветвь «противотуманные фары — аккумуляторная батарея» защищают от короткого замыкания предохранителем.

Варианты подключения противотуманных фар на современных отечественных легковых автомобилях основных марок приведены на рис. 1, 2 и 3. В каждой из трех схем используют провода типа ПВГА разного сечения. Они обозначены на рисунках. Для защиты от короткого замыкания наиболее удобен термобиметаллический кнопочный предохранитель ПР2-Б, при-

ФАРЫ

меняемый на «волгах» и «запорожцах». Можно использовать и самодельный — из одной жилы медного провода диаметром 0,3 мм. На ЗАЗ—968 его устанавливают на свободное место в блоке плавких предохранителей; на машинах других марок и моделей — в удобном для обслуживания месте. Самое подходящее реле для включения фар — РС527, применяемое на «жигулях», или другое, но с аналогичными параметрами.

Выключатель любого типа располагают в удобном месте, так чтобы до него можно было дотянуться, будучи пристегнутым ремнями безопасности.

Провода желательно прокладывать кратчайшим путем в общем пучке электропроводки автомобиля и прикрепляя их к нему суровыми нитками или просто изоляционной лентой.

К этим несложным монтажным правилам обязательно нужно добавить правила регулировки противотуманных фар.

Понадобится ровная горизонтальная площадка и экран (хотя бы стена дома). Незагруженный автомобиль ставят строго перпендикулярно экрану и на высоте центров окончательно закрепленных противотуманных фар проводят через весь экран горизонтальную линию. После этого машину загружают. Достаточно, если в ней будут сидеть двое — водитель и пассажир сзади. Включают фары и регулируют их положение так, чтобы верхняя граница «свет—тень» каждого луча проходила на 200 мм ниже линии на экране. Угол освещения фар можно несколько увеличить, развернув их слегка наружу от оси машины.

Ваша сервисная книжка

Регулируем клапанные зазоры

Для грамотного ухода за автомобилем нужно не только трудолюбие, но и специальные знания, навыки, опыт. В помощь энтузиастам самообслуживания журнал открывает в клубе «Автолюбитель» новую рубрику — «Ваша сервисная книжка». В ней специалисты автозаводов расскажут об особенностях выполнения отдельных операций, записанных в сервисных книжках, их профессиональных тонкостях, о необходимом инструменте. Серию статей этой рубрики открывают инженеры АЗЛК Б. Ф. СТРЕБКОВ и А. Б. ГУРЬЕВ. Разумеется, их советы относятся к автомобилям «Москвич—1500» разных моделей, выпускаемых заводом сегодня.

Мы начинаем рассказ об уходе за «Москвичом» с регулировки клапанных зазоров в двигателе, чтобы продолжить тему, которой журнал отвел страницы апрельского, июньского и сентябрьского номеров прошлого года.

Клапанный привод 1,5-литрового мотора, устанавливаемого на «москвичи» московского и ижевского заводов, весьма надежный и долговечный узел. Но выигрыш от этих важных качеств зависит не только от завода-изготовителя, а в решающей степени — от владельца машины, от соблюдения им рекомендаций инструкции по уходу за автомобилем и его агрегатами. В «Руководстве по эксплуатации «Москвича—1500» рекомендовано для впускных и выпускных клапанов устанавливать зазоры 0,15 мм. Со временем трущиеся пары «опорные шейки — подшипники распределительного вала», «кулачки—коромысла», «наконечники регулировочных болтов — стержни клапанов» изнашиваются. На практике зазор надо регулировать, если его величина не укладывается в рамки 0,15 — 0,17 мм. Незначительное увеличение зазора сверх рекомендованной величины, хотя и усиливает шумность работы механизма газораспределения, «здоровью» двигателя не угрожает.

Гораздо опаснее уменьшение или полное отсутствие зазора. В этом случае при работе мотора между клапаном и его седлом образуется щель, пропускающая из камеры сгорания раскаленные газы. Даже непродолжительная «обработка» ими тарелки клапана приводит к тому, что она обгорает и даже после установки нормального зазора компрессия в цилиндре может не достигнуть требуемой величины.

Порядок регулирования зазоров изложен в инструкции, и повторять ее здесь не имеет смысла. Остановимся лишь на некоторых технологических тонкостях. Проверяют зазоры ровным, без изломов щупом. Он должен проходить между торцами наконечника регулировочного болта и стержня клапана под действием легкого усилия руки. Случалось, что по недоразумению автолюбители проверяли зазор между кулачком и коромыслом по аналогии с двигателем «жигулей». Большого греха в этом нет. Может быть кому-то покажется удобнее контролировать зазор именно в этой паре трущихся поверхностей. Важно только обязательно учесть, что для подобных замеров понадобится другой щуп. Отношение плечей коромысла, то есть расстояния от стержня клапана до оси коромысла к расстоянию от оси коромысла до кулачка распределительного вала, равно 1,25. Поэтому на правильно отрегулированном двигателе зазор в указанном месте должен быть уменьшен в 1,25 раза, то есть равняться 0,12 мм. Причем нельзя сбрасывать со счетов и то, что требования к точности регулировки повышаются. Например, при ошибке в установке этого зазора на 0,02 мм фактическая погрешность составит: 0,02 мм $\times$ 1,25 = 0,025 мм.

Приступая к регулировке тепловых зазоров, необходимо, кроме щупа и инструмента для демонтажа клапанной крышки, иметь открытый рожковый ключ «на 14» (им отворачивают контргайки) и специальный ключ с размером зева 5 мм, который есть в комплекте шоферского инструмента и предназначен для вращения регулировочного винта. Кстати, ослаблять контргайки и окончательно затягивать их удобно торцовым ключом «на 14» на ручке баллонного ключа.

После выставления по щупу и затягивания контргайки зазор нередко нарушается, и его приходится снова корректировать. Опытный автомобилист может сразу повернуть регулировочный винт в нужное положение с учетом изменения зазора при затягивании контргайки. Новичку, возможно, потребуется выполнить эту работу в два-три приема.

В продаже иногда можно встретить специальные ключи для регулировки зазоров в приводе клапанов (например, ясиноватского завода). Они представляют собой трубу с рукояткой, обжатую с одной стороны в шестигранник «на 14». Через нее проходит стержень, на конце которого выполнен паз шириной 5 мм под регулировочный винт. У стержня есть самостоятельная рукоятка.

Конструкция такого ключа предусматривает, что действовать им надо двумя руками одновременно. Поэтому регулировку приходится делать в два

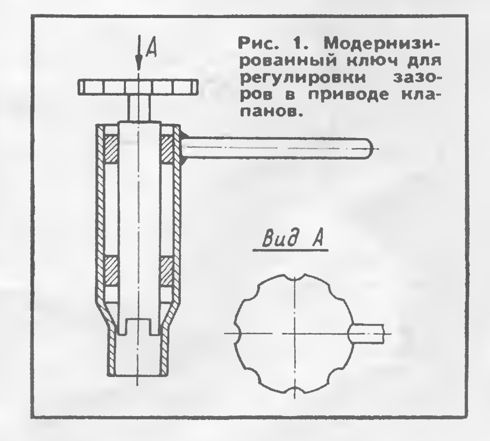


Рис. 1. Модернизированный ключ для регулировки зазоров в приводе клапанов.

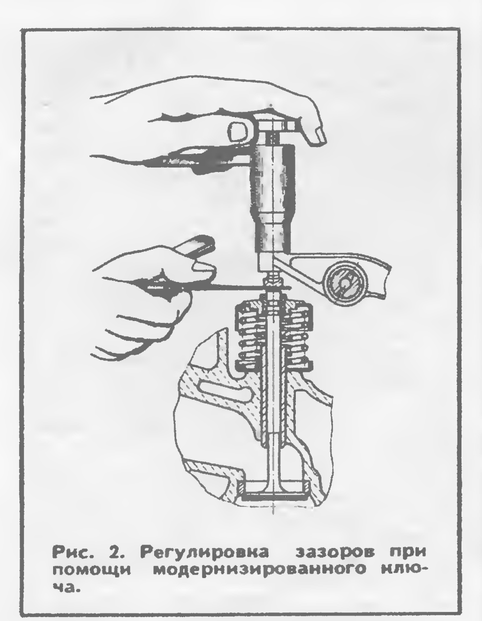


Рис. 2. Регулировка зазоров при помощи модернизированного ключа.

приема, ибо после затягивания контргайки нужно, отложив ключ, взять щуп, проверить зазор и, если он не соответствует норме, повторить регулировку. Работать таким инструментом неудобно.

Гораздо совершеннее ключ, работающий по такому же принципу, но несколько иначе сделанный. Конструкция его ясна из рис. 1. Размеры на рисунке не проставлены намеренно. Они зависят от применяемых материалов и величины ладони автомобилиста, изготавливающего ключ для себя. Можно использовать нижнюю часть трубки с шестигранником «на 14» от ключа ясиноватского завода. Как вариант пригодна и отдельная головка торцового ключа, к которой можно приварить трубку. Тех, кто будет делать ключ самостоятельно, хотим предупредить: его рабочая часть должна иметь твердость HRc 40—45 единиц.

Регулировка при помощи такого инструмента (рис. 2) проста и занимает мало времени. Контргайку отворачивают ключом с длинной рукояткой, а регулировочным винтом через стержень с пазом и фигурной ручкой управляет большой палец той же руки. Для удобства фигурная ручка должна быть возможно большего диаметра. Работать сборным ключом несложно. В свободный зазор при отпущенной контргайке вставляем щуп. Затягивая контргайку, замечаем, как меняется усилие на слегка перемещающемся щупе, и тут же корректируем положение регулировочного винта.

На «Москвиче—2140» есть возможность отрегулировать зазоры в приводе клапанов, не демонтируя воздушный фильтр. Но при этом его корпус мешает работать, а особенно затруднительным становится отсоединение вакуумной трубки от карбюратора. Так что фильтр лучше снимать.

Несколько слов о подготовительной работе. Снимая крышку клапанного механизма, можно повредить расположенную под ней прокладку. Как правило, одна часть ее сильнее прилипает к крышке, а другая — к головке, и при резком подъеме крышки прокладка рвется. Чтобы избежать этого, немного приподнимите крышку и обойдите ее рукой по периметру, отделяя прокладку от крышки пальцем.

 Окончание. Начало — на стр. 8

этого следует все же иметь в виду, что часто решающее значение имеет даже не количественный показатель, а степень подготовки механиков, согласованность их действий. Сегодня уровень организации сборных команд и обслуживающего персонала поднялся на значительно более высокую ступень, чем это было несколько лет назад, и слаженная работа всего коллектива гонщиков, механиков, тренеров в ряде случаев позволяет компенсировать некоторое отставание в других компонентах, обеспечивающих успех. Примером может служить наша сборная по картингу, получившая благодаря слаженности преимущество перед главным претендентом на победу в командном зачете — командой ЧССР. Соперники располагали примерно равными с нашими по мощности моторами ЧЗ-551, таким же ассортиментом шин и близкими по техническим возможностям шасси. Мастерство гонщиков также в общем на одном уровне. И в этих условиях на чаше весов перевесило то, что в советской сборной замена и регулировка двигателей, перестановка колес в пяти перерывах между заездами, организация дозаправки, контроль за деталями исключили любые случайности и способствовали повышению надежности машин.

Очень это серьезное дело — тренированность механиков. Ремонт машин, замена колес, заправка между заездами, перед спецучастками, в ходе гонки должны занимать считанные секунды. Время, затраченное на перестановку колес с «сухими» и «дождевыми» шинами, может решить судьбу гонки, как было в 1978 году на соревнованиях кольцевиков в Торуни (ПНР).

Опыт показывает, как много значит натренированность бригады механиков и на ралли, и в картинге, и в кольцевых гонках. Подготовка их к работе в условиях соревнований, включающая раскладку оборудования и инструмента, специальные упражнения, хронометраж, стала насущной необходимостью. И этой работе тренеры должны уделять не меньшее внимание, чем тренировке спортсменов.

На сервисной бригаде лежит и транспортировка техники. Уже уходят в прошлое перегоны раллийных автомобилей своим ходом к месту соревнований. Раллисты и кольцевики теперь начинают перевозить свои машины на специально оборудованных «двухэтажных» полуприцепах. Это сберегает не только технику, но и физические силы спортсменов.

Правда, не всегда даже хорошо организованное взаимодействие в команде дает полную гарантию успеха, например в случаях, когда из-за плотного календаря соревнований нет возможности прибегнуть к услугам «базы». Так, второй и третий этапы кольцевых гонок на Кубок дружбы проходили в ГДР и ЧССР с перерывом всего в неделю. И если хозяева трасс имели возможность в домашних условиях проверить, восстановить, отрегулировать свои машины, то наши гонщики могли рассчитывать только на возможности «полевых» условий, что и сказалось на итоговых результатах. Но это исключение лишь подтверждает правило: организованность команды — важное поле спортивной деятельности, которое мы еще только начали осваивать, и, надо сказать, успешно.

Спортивный сезон позади, и теперь самое время оглянуться, без спешки проанализировать слагаемые успехов и неудач. Такой анализ сыграет конструктивную роль, если в нем примут участие все заинтересованные стороны — Федерация автомобильного спорта, ЦАМК, организации, готовившие машины для сборной, сами тренеры, гонщики, механики. В этом видится и цель настоящих заметок.

Л. ШУГУРОВ,
член Президиума ФАС СССР

СЕРЕБРЯНАЯ ЛАДЬЯ

Что такое «Серебряная ладья»? Любой житель Тольятти ответит, что это название самых популярных в городе автомобильных соревнований, которые собирают до 80 тысяч зрителей. Это еще и большой спортивный праздник, потому что состязания проводятся в День машиностроителя.

Год от года трасса соревнований модернизировалась. В последнем варианте она представляет собой плоскую замкнутую кривую длиной немного меньше километра, с плотным грунтовым покрытием и шириной, позволяющей обгонять на любом участке. Старты даются по специальной таблице, рассчитанной для 25 спортсменов, которые в тридцати заездах встречаются каждый с каждым один раз. Одновременно на трассе находится пять машин. Протяженность заезда — четыре круга. Автомобили участников подготовлены по группе А-2.

«Серебряная ладья» — соревнование сложное, динамичное, требующее предельного напряжения сил и большого мастерства. На последних гонках почти все заезды проходили в остром соперничестве, малейшая ошибка лишала даже лидера шансов на успех. По мере приближения к финалу накал борьбы возрастал. Нагрузка увеличилась и на механиков, умудрявшихся за считанные минуты между заездами менять на спортивных автомобилях шины, коробки передач, сцепления, на судейскую бригаду, которой отлично дирижировал судья всесоюзной категории москвич В. Андрианов. Самых добрых слов заслуживают и организаторы.

Все решил последний заезд. Обидная тактическая ошибка В. Сажина, который провел всю гонку безупречно грамотно, передвинула его на третье место. Второе занял В. Васильев. А победил неоднократный призер этих соревнований мастер спорта Ювеналий Крюков. В командном зачете первое место у спортсменов сборочно-кузовного производства.

О. БОГДАНОВ

г. Тольятти



ПО ТУ СТОРОНУ

Как уже знают читатели «За рулем», в прошлом году Международная мотоциклетная федерация праздновала свое 75-летие. Но не только юбилейными торжествами был отмечен этот год. Ровно половину его шла «война» между ФИМ и спортсменами, выступающими в чемпионате мира по кольцевым мотогонкам.

Конфликт начался 1 июля в бельгийском курортном местечке Спа. Очередной этап, который должен здесь был проходить на кольце «Франкоршан», фактически не состоялся: все ведущие гонщики в классах одиночных машин дружно отказались стартовать, так как, по их мнению, новая, короткая трасса не отвечает требованиям безопасности. Организаторы бельгийского этапа начали готовить ее еще летом 1978 года. И, видимо, экономя средства, остановили выбор на негодном гудронированном щебеночном покрытии. Перед соревнованиями гонщики опробовали кольцо, но, пройдя всего несколько кругов, вернулись в закрытый парк. Мнение чемпиона мира в классе 500 см³ американца К. Робертса и его основных конкурентов итальянца В. Феррари, англичанина Б. Шина, других спортсменов было единодушным: такая трасса небезопасна.

Здесь следует сделать небольшое отступление. Конфликты, подобные тому, который случился в Спа, — в международном автомотоспорте не редкость. Можно привести немало примеров, когда отказывались выходить на старт автогонщики в формуле I, мотокроссмены. Причина всегда одна и та же — трассы не соответствуют требованиям безопасности. В мире капитализма профессиональный спорт стал давно одной из сфер бизнеса. Устроители соревнований, а они являются, как правило, представителями фирм, президентами и владельцами различных клубов, стремятся привлечь зрителя щекочущим нервы спортивным представлением. Заводы с каждым годом повышают мощности двигателей, растут и скорости на соревнованиях. Такие гонки стали делом рискованным, и немало из их участников, получая гонорары от фирм, расплатились самой дорогой ценой — собственной жизнью.

Конечно, устроителям следовало бы вкладывать необходимые средства в трассы, применяя современные меры для повышения их безопасности. Но делается это далеко не всегда. К чему еще расходы, когда зрители буквально валом валят на гонки «профи»? Что касается спортсменов, то к их требованиям прислушиваться не обязательно. Ведь для боссов от спорта главное — хорошо заработать. Тем более что, если и возникнет конфликт, то, как показывает опыт, на стороне организаторов, иными словами, на страже их финансовых интересов, почти всегда оказываются функционеры международных федераций — в большинстве своем те же представители фирм, владельцы клубов. Не случайно гонщики в борьбе за свои интересы, законное право меньше рисковать жизнью все чаще объединяются в профсоюзы.

Но вернемся в Спа и к событиям, происшедшим после бельгийского этапа. За день до соревнований, перед обязательной тренировкой организаторам гонок была подана петиция, подписанная всеми ведущими спортсменами. Ее отклонили. Участники же стояли на своем: трасса очень скользкая и опасная, поэтому не может быть речи о розыгрыше Гран при. Однако, идя навстречу зрителям и организаторам (ожидался огромный кассовый сбор), спортсмены предложили компромиссное решение — провести гонки, но без зачета очков в чемпионате мира. Оно тоже не было принято. Более того, организаторы пригрозили участникам, что в случае отказа от выступления у них отберут лицензии. Но и эта угроза не поколебала их решимости.

В субботу вечером была организована пресс-конференция, на которой Робертс заявил, что решение проводить соревнования является неверным, так как трасса не готова для этого. Шин добавил: «Если они хотят, пусть отберут у меня лицензию. Не они сидят на моем мотоцикле. Точно так же я отказался бы выступать на следующих этапах в Швеции и Финляндии, если бы счел трассы опасными для гонок». В итоге все сильнейшие не вышли на старт.

Кара последовала незамедлительно. Под давлением влиятельного бельгийского мотоспортивного союза ФИМ на своем заседании приняла решение о дисквалификации лидеров Гран при в классе 500 см³. Причем Робертса и Феррари на неопределенный срок. Их обвинили в подстрекательстве к бойкоту, и, по мнению боссов ФИМ, они должны были за это расплачиваться. Официальное решение гласило: «Мы подтверждаем немедленную дисквалификацию К. Робертса и В. Феррари. Санкции будут также приняты в отношении других гонщиков, которые не выполнили своих обязанностей». Это решение вызвало бурную волну протеста и возмущения и оживленно обсуждалось в международной спортивной прессе.

В результате после долгих и жарких дебатов ФИМ была вынуждена пойти на некоторые уступки. В официальном документе секретариата, разосланном всем национальным федерациям, говорилось об отмене ранее принятого решения в отношении Робертса и Феррари и о новых санкциях против них и остальных «виновных» гонщиков. С Феррари и Робертса была снята дисквалификация, но, как сообщалось в новом решении ФИМ, «в случае повторного нарушения до конца 1979 года они будут дисквалифицированы на год». Кроме того, их оштрафовали на 5000 швейцарских франков каждого. Остальные 90 гонщиков были оштрафованы, каждый на 500 франков.

Справедливости ради нужно отметить, что некоторые деятели ФИМ и национальных федераций усомнились в правомерности принятых санкций. Что касается Феррари и Шина, то они отказались платить штраф. Последний на страницах самого популярного еженедельного английского издания для мотолюбителей «Мото-Сайкл-Ньюс» (он ведет здесь колонку под названием «Бэрри Шин пишет для МСН») заявил: «Решение участвовать или не участвовать в гонке зависит только от нас, а не от ФИМ или кого-нибудь другого, поскольку на карту поставлена наша жизнь». Иного мнения придерживается весьма влиятельное в руководстве ФИМ лицо — бельгиец Р. Брюнель, президент комиссии ФИМ по триалам и мотокроссу. Он просто-напросто заявил: «гонщики должны быть готовы к выступлению на любых трассах, независимо от их состояния».

На этом скандальная история, разыгравшаяся в Бельгии, не закончилась. Наоборот, бунт звезд вспыхнул с новой силой во время следующего этапа Гран при в Карлскоге (Швеция). Во всяком случае, в отличие от многих предыдущих выступлений в защиту своих прав, на этот раз гонщики, кажется, по-настоящему сплотились и проявили решимость бороться до конца. По прибытии на место соревнований они устроили пресс-конференцию под председательством Бэрри Шина. На ней присутствовали все лидеры шоссейно-кольцевых гонок, которые обсуждали последствия бельгийского этапа, дальнейшие действия спортсменов в их конфликте с ФИМ, а также вопросы, связанные с состоянием трасс и быстро растущими расходами по участию в соревнованиях. Было принято решение сообщить президенту ФИМ Николасу Родил дель Валле о том, что ни один из гонщиков не собирается платить штраф, наложенный Федерацией. Кроме того, участники чемпионата мира направили письма организаторам шведского этапа Гран при с требованием улучшить состояние трассы и организаторам финского этапа с просьбой оплатить все дорожные расходы гонщиков, связанные с их участием здесь в соревнованиях будущего года.

Когда этот материал готовился к печати, стало известно, что ФИМ на своем осеннем конгрессе, где праздновалось 75-летие Федерации, вынуждена была, учитывая торжественность момента, простить «бунтовщиков» и отменить все ранее принятые к ним санкции. Трудно сказать, закончилась ли на этом «война» между звездами профессионального мотоспорта, с одной стороны, и руководством ФИМ и организаторами этапов Гран при, с другой. Скорее, речь идет о перемирии. Ведь почва для будущих конфликтов осталась. Там, где затрагиваются финансовые интересы спортивных дельцов, вряд ли можно рассчитывать на здравый смысл и заботу о безопасности участников соревнований.

Ю. ГУЛИН

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Задачи даны в соответствии с новым текстом Правил дорожного движения, который был опубликован в декабрьском номере «За рулем» за 1979 год и вводится с 1 июня 1980 года.

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.

Правильные ответы — 2, 4, 6, 8, 10, 13, 16, 17, 22, 24.

I. Показанный на рисунке дорожный знак называется «Ограничение минимальной дистанции». Водителям запрещено, следовательно, двигаться один от другого на расстоянии меньшем чем то, что указано на знаке (пункт 4.3.1, 3.16).

II. Водитель находится перед выездом на дорогу с односторонним движением. Навстречу общему потоку транспортных средств здесь могут двигаться по специально выделенной полосе лишь маршрутные транспортные средства общего пользования. Кроме того, на перекрестках с дорогами одностороннего движения развороты запрещаются (пункт 4.5.1, 5.10.1 и пункт 11.7).

III. Как явствует из рисунка, ни одно из возможных направлений движения дорожными знаками на перекрестке не запрещено. При включенной стрелке, разрешающей поворот налево, водитель может сделать и разворот (пункт 6.5).

IV. Обгон на этом участке дороги возможен и с выездом на полосу встречного движения. Двойную линию разметки, состоящую из сплошной и прерывистой, со стороны последней пересекать разрешается при любых маневрах, а со стороны сплошной — лишь при завершении обгона (пункт 5.3.3).

V. При повороте налево вне перекрестка водитель обязан пропустить не только встречные, но и попутные транспортные средства, завершающие обгон (пункт 11.6).

VI. В показанной обстановке мотоциклист может двигаться одновременно с водителем легкового автомобиля. Хотя справа от него находится автобус, но поскольку он не вынуждает его водителя тормозить или менять курс, то может и не ожидать, пока тот проедет перекресток (пункт 15.2).

VII. Водители транспортных средств, на которых установлен опознавательный знак ограничения скорости (в данном случае из-за недостаточного стажа), не имеют права двигаться быстрее указанного лимита, даже на тех участках дорог, где соответствующим знаком разрешенная скорость повышена (пункт 9.5).

VIII. Если на дороге одностороннего движения тротуар есть и слева, то здесь разрешены и остановка и стоянка (пункт 13.5).

IX. При любом способе буксировки скорость не должна превышать 50 км/ч (пункт 22.1).

X. Чтобы те, кто будет оказывать помощь, могли при необходимости быстро воспользоваться аптечкой или огнетушителем, они должны находиться в местах, где их легко увидеть и достать. Багажник для этого, конечно, не подходит (пункт 27.2.44).

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

МНОГОБОРЬЕ

Традиционные (они состоялись в 54-й раз) международные шестидневные мотоциклетные соревнования проходили в нынешнем году близ города Нойкирхен (ФРГ). «Всемирный трофей» через 48 лет вновь выиграла итальянская команда. «Серебряная ваза», как и в прошлом году, досталась сборной ЧССР. Каждый из призов оспаривало по 17 команд.

«Всемирный трофей»: 1. Италия; 2. ФРГ; 3. ЧССР; 4. ГДР; 5. Швеция; 6. США. **«Серебряная ваза»:** 1. ЧССР; 2. ГДР; 3. ФРГ; 4. Швеция; 5. ПНР; 6. США.

* * *

Первенство Европы 1979 года состоялось на семи трассах в Австрии, Испании, Италии, ПНР, Франции, ФРГ, ЧССР. Оно прошло под знаком наступления итальянских мотоциклистов, которые завоевали шесть чемпионских титулов из десяти. Они потеснили спортсменов ЧССР, признанных мастеров многодневки. Впервые победу на первенстве континента по этому виду спорта одержал польский гонщик. В общей сложности мотоциклисты социалистических стран завоевали девять призовых мест в разных классах. Советские спортсмены принимали участие лишь в отдельных этапах.

50 см³: 1. П. Ганьи (Италия), «Фантик»; 2. А. Синьорелли (Италия), «Фантик»; 3. Э. Шмидер (ФРГ), «Цюндапп». **75 см³:** 1. С. Ольшевский (ПНР), «Симсон»; 2. Д. Синьорелли (Италия), «Фантик»; 3. З. Клуйшо (ПНР), «Симсон». **100 см³:** 1. Э. Хау (ФРГ), «Цюндапп»; 2. Б. Леммель (ГДР), «Симсон»; 3. Р. Хюблер (ГДР), «Симсон». **125 см³:** 1. Г. Бриссони (Италия), СВМ; 2. Г. Штроссенройтер (ФРГ), КТМ; 3. И. Гриссе (ФРГ), «Цюндапп». **175 см³:** 1. А. Марнони (Италия), СВМ; 2. К. Кройтц (ФРГ), «Цюндапп»; 3. П. Роттлер (ФРГ), КТМ. **250 см³:** 1. Ф. Гуальди (Италия), СВМ; 2. Э. Андреолетти (Италия), КТМ; 3. Ф. Шуберт (ГДР), МЦ. **350 см³:** 1. А. Тапокки (Италия), КТМ; 2. Г. Штурм (ГДР), МЦ; 3. Р. Христель (ФРГ), КТМ. **500 см³:** 1. Д. Андреини (Италия), СВМ; 2. А. Крочни (Италия), КТМ; 3. С. Злох (ЧССР), ЯВА. **750 см³:** 1. Х. Бюзе (ФРГ), «Майко»; 2. М. Егер (ГДР), МЦ; 3. К. Машита (ЧССР), ЯВА. **Свыше 750 см³:** 1. Э. Хаас (ФРГ), «Майко»; 2. К. Дистлер (ФРГ), БМВ; 3. Р. Шаблер (ФРГ), БМВ.

РАЛЛИ

Шестой этап чемпионата мира среди марок проходил в Новой Зеландии. Международная автомобильная федерация (ФИА), чтобы поднять авторитет чемпионата, ежегодно включает в календарь соревнования в странах Америки, Австралии, но пока без особого успеха. Новозеландский этап не был по составу участников представительным. Даже для многих фирм, чьи гонщики регулярно выступают в крупнейших европейских ралли, оказалось не по карману везти свои машины, сервисное оборудование, гонщиков и механиков на другой конец света. О спортсменах-любителях здесь вообще не могло быть речи, исключая новозеландцев, которые уступают в спортивном мастерстве многим европейским раллистам.

Первые три места завоевали гонщики европейских заводов «Форда», выступавшие на машинах «Форд-эскорт-РС2000»: Х. Миккола (Финляндия) и А. Гертц (Швеция), Д. Робсон и Т. Портер (Новая Зеландия), С. Ватанен (Финляндия) и Д. Ричардс (Англия).

По сумме очков лидирует марка «Форд» (86); за ней идут: «Датсун» (63), ФИАТ (41), «Рено» и «Воксхолл» — по 24 и «Опель» — 22.

* * *

На очередном этапе чемпионата мира — ралли «1000 озер» в Финляндии вновь победил финский экипаж М. Ален — И. Кивимяки на «ФИАТ-131-абарт». В тройку призеров вошли Ватанен — Ричардс, Б. Вальдегаард — А. Бильштам на «Форд-эскорт-РС».

Шведский раллист 36-летний Бьерн Вальдегаард, как многие заводские спортсмены, не выступает с одним и тем же партнером. Так, следующий, восьмой этап (канадское ралли «Квебек») он выиграл в паре с Г. Торзелиусом. Второе место у финнов Т. Салонена и С. Харяйнена на «Датсун-120Ж», а третье — у Ватанена и Ричардса.

В конце сезона вновь начал проявлять активность завод «Лянча». Его гонщики («Тони» и С. Манини) на автомобиле «Лянча-стратос» первенствовали на ралли близ города Сан-Ремо (Италия). В. Рерль и К. Гайстдорфер (ФРГ) на «ФИАТ-131-абарт» заняли второе место, а итальянцы А. Беттига и Н. Периссино — третье, на такой же машине.

После девяти этапов из двенадцати по сумме очков лидирует марка «Форд». За ней идут «Датсун» и ФИАТ.

АВТОГОНКИ

На первенстве мира в формуле I решающим для определения чемпиона стал тринадцатый этап. Он проходил на трассе «Монца», снискавшей в прошлом недобрую славу. После гибели ряда известных гонщиков (в том числе шведа Р. Петерссона в 1978 году) ФИА категорически потребовала реконструкции трассы. К концу лета перестройка ее в соответствии с международными требованиями безопасности (она обошлась в сумму, эквивалентную миллиону долларов) была завершена, и на «Монца» в пятидесятый раз состоялся «Большой приз Италии». Несмотря на все предосторожности, в самом начале гонки потерпел аварию «Брэбхэм-БТ48» бразильца Н. Пикэ. К счастью, гонщик не пострадал.

Победой на тринадцатом этапе Шехтер досрочно обеспечил себе титул чемпиона мира. Этот спортсмен, формально считающийся гражданином ЮАР, уже много лет живет в Европе, сначала в Англии, а затем в Монако. Иоди Шехтер давно стал профессионалом, выиграл на чемпионатах мира 10 гонок из 99, в которых стартовал, и представляет фирму, с которой подписал контракт.

Другой известный гонщик, австриец Никлаус Лауда, объявил после тренировки на трассе «Уоткинс Глен» перед пятнадцатым этапом, что уходит из автомобильного спорта: «Убедился, что в жизни есть немало вещей, которые меня куда больше интересуют».

XIII этап (Италия): 1. И. Шехтер (ЮАР), «Феррари-312-Т4»; 2. Ж. Вильнев (Канада), «Феррари-312-Т4»; 3. К. Регаццони (Швейцария), «Вильямс-ФВ07»; 4. Н. Лауда (Австрия), «Брэбхэм-БТ48»; 5. М. Андретти (США), «Лотос-80»; 6. Ж. Жаррье (Франция), «Тиррел-009».

XIV этап (Канада): 1. А. Джонс (Австралия), «Вильямс-ФВ07»; 2. Вильнев; 3. Регаццони; 4. Шехтер; 5. Д. Пирони (Франция), «Тиррел-009»; 6. Д. Уотсон (Англия), «Мак-Ларен-М29».

XV этап (США): 1. Вильнев; 2. Р. Арну (Франция), «Рено-РС11»; 3. Пирони; 4. Э. де Анджелис (Италия), «Шэдоу-ДН9Б»; 5. Г. Штук (ФРГ), АТС-Д2; 6. Уотсон.

Итоговый результат: И. Шехтер, «Феррари»; 2. Ж. Вильнев, «Феррари»; 3. А. Джонс, «Вильямс»; 4. Ж. Лаффит, «Лижье»; 5. К. Регаццони, «Вильямс»; 6. П. Депэлле, «Лижье».

Талисман

Короткий рассказ

Красный глазок светофора загорелся, как всегда, в самый неподходящий момент, и «Москвич» снова ушел далеко вперед. Сердюкова даже передернуло от досады — ему так хотелось разглядеть рисунок на заднем стекле.

Хотя Сердюков и слыл в кругу знакомых автомобильным эрудитом и имел солидную коллекцию всевозможных автомобильных наклеек, но такой никогда не видел. Издалека он успел рассмотреть только, что там была какая-то девица с обворожительной улыбкой, изо рта у нее струилась цепочка мыльных пузырей и на самом большом что-то написано. Но что написано, Сердюков разобрать не успел. И бес любопытства, знакомый всем коллекционерам, властно гнал его за «Москвичом», так как остаться в неведении, не узнать, что же начертано на экзотической наклейке, было для Сердюкова невозможно.

А в светофоре все горел этот невыносимый красный. «Была — не была!» — решился Сердюков. Он лавировал в густом потоке машин, обгонял справа и слева, отчаянно сигналил, с каждой секундой приближаясь к заветной цели. Девица то исчезала среди «волг» и «жигулей», то выныривала снова. Еще тридцать метров. Двадцать пять... Двадцать... пятнадцать...

Последнее, что бросилось в глаза Сердюкову, когда рулевое колесо с силой ударило его в грудь, — ухмыляющееся лицо красотки с заднего стекла «Москвича», — а надпись разобрать он опять не успел.

...В палате было тихо и сумрачно. Очнувшись, Сердюков приподнял голову и увидел на соседней койке забинтованный с ног до головы куль.

— Послушай, что же у тебя все-таки на заднем стекле было написано?

Под бинтами кто-то зашевелился, и донесся глухой голос: keep distance — держи дистанцию!

С. КУЗЬМИН

г. Калининград

На первой странице обложки — фото В. Князева.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Сдано в производ. 2.11.1979 г. Подписано в печать 29.11.1979 г. Тираж 3 200 000

Бум. 60×90⅛, 2 бум. л. = 4 п. л. Цена 80 коп. Зак. 687. Г-24597

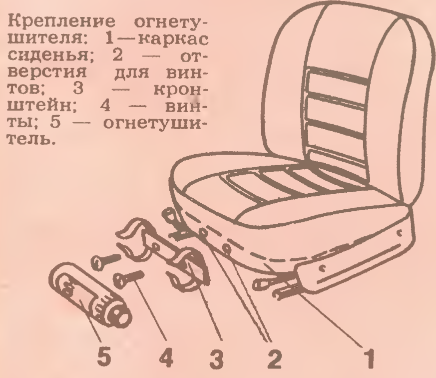
Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск

Издательство ДОСААФ, Москва

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

И НА ВИДУ, И ПОД РУКОЙ

В **легковом автомобиле** порошковый огнетушитель ОП-1 удобнее всего крепить к нижней части сиденья, как показано на рисунке. Для этого в каркасе сиденья сверлят два отверстия по кронштейну, с которым продается огнетушитель, и закрепляют его самонарезающими винтами или болтами с гайками.



Крепление огнетушителя: 1—каркас сиденья; 2 — отверстия для винтов; 3 — кронштейн; 4 — винты; 5 — огнетушитель.

Огнетушитель в этом месте легко доступен и никому не мешает.

В. ГУЗЕВ

703021, г. Самарканд, ул. Котовского, 34

ЧАСЫ НЕ ОСТАНАВЛИВАЮТСЯ

При пользовании отключателем «массы» на **автомобилях** электрические часы останавливаются, и каждый раз после стоянки приходится подводить их стрелки. Чтобы избавиться от этого неудобства, некоторые автолюбители подают питание на часы отдельным проводом непосредственно от батареи, не исключая, таким образом, полностью возможность загорания от короткого замыкания, могущего возникнуть и в этой цепи.

Если же параллельно отключателю «массы» подсоединить электрический предохранитель, опасность ликвидируется. Наиболее подходящим по доступности приобретения является автоматический предохранитель (пробка) типа ПАР (6 А) для бытовых электросетей, продающийся в магазинах (цена — 1 руб 60 коп.). Он срабатывает и отключает аккумулятор при коротком замыкании в сети автомобиля на стоянке, а также при попытке пустить двигатель стартером при отключенной «массе». Для возвращения предохранителя в рабочее состояние достаточно нажать кнопку.

И. ВАЙСМАН

461530, Оренбургская область, г. Соль-Илецк, ул. Урицкого, 11

ВЕДРО ИЗ КАМЕРЫ

Непригодная для использования по прямому назначению автомобильная камера может превратиться в удобное ведро, если на концах ее отрезка сделать ручки, как показано на рисунке. Оно занимает мало места в багажнике и не гремит.

В. ЕГОРОВ

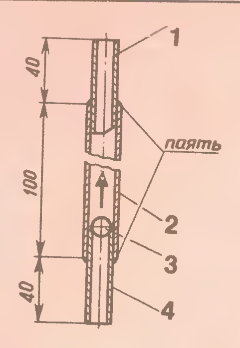
340055, г. Донецк, ул. Артема, 80а, кв. 49



ПОМОГАЕТ ОБРАТНЫЙ КЛАПАН

На автомобилях **«Запорожец»** бывает трудно пустить горячий двигатель после непродолжительной остановки. Иногда для этого требуется наполнить поплавковую камеру карбюратора ручной подкачкой. Причина в том, что из-за высокой температуры в моторном отсеке, особенно летом, образующаяся в трубопроводе бензовоздушная пробка вытесняет бензин в бак.

Я установил обратный клапан в бензопроводе, идущем от бака к насосу, в моторном отсеке. Клапан изготовил из трех отрезков медной (латунной) трубки и шарика, как показано на рисунке. Плотного прилегания шарика, диаметр которого чуть больше отверстия нижней трубки, добился легким постукиванием по нему до получения седла с ровной поверхностью. В рабочем, вертикальном положении шарик поднимается струей бензина, подаваемого насосом, и опускается в седло, как только насос (двигатель) останавливается. Таким образом, бензин, находящийся в магистрали, не уходит в бак.



Шариковый клапан: 1 — трубка, соединяемая с бензонасосом: 2 — трубка клапана; 3 — шарик; 4 — штуцер, соединяемый с трубопроводом, идущим от бака.

Клапан соединил с трубкой бензопровода и штуцером насоса отрезками бензостойкого шланга.

Б. ВАСИЛЬЕВ

140160, Московская область, г. Жуковский, ул. Жуковского, 18, кв. 32

УДОБНЕЕ И НАДЕЖНЕЕ

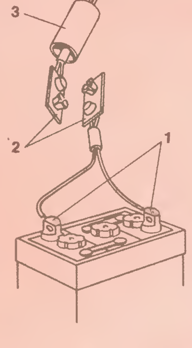
Аккумуляторную батарею на **мотоцикле** приходится довольно часто снимать для подзарядки или проверки. Из-за этого места подсоединения проводов на штырях быстро повреждаются, да и штыри расшатываются.

Чтобы сохранить их, а также обеспечить легкое и быстрое соединение проводов, я уже несколько лет применяю контактные пластины от двух использованных батарей «Крона», как показано на рис. 1. Отрезок резиновой или пластиковой трубки **3**, плотно надетый на планки, обеспечивает надежный контакт и изоляцию соединений. Такую же планку я припаял к зарядному устройству батареи.

А. ЕВДОКИМОВ

195067, г. Ленинград, ул. Тухачевского, 37, кв. 121

Рис. 1. Подсоединение батареи: 1 — выводы батареи, к которым надо припаять провода; 2 — контактные планки от батареи «Крона»; 3 — отрезок резиновой или пластиковой трубки, надеваемый на планки.



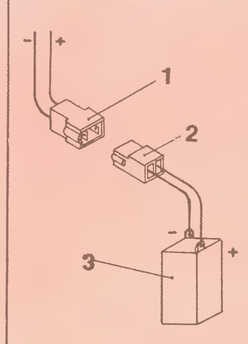


Рис. 2. Схема установки двухконтактного штеккерного разъема типа ВАЗ: 1 и 2 — детали разъема; 3 — батарея.

На своем **мотороллере В—150М «Электрон»** я сделал, как мне кажется, полезное изменение: разрезал в непосредственной близости от аккумуляторной батареи провода «+» и «—», а концы их присоединил к двухконтактному штеккерному разъему типа ВАЗ (рис. 2). Снимать батарею стало проще, а кроме того, полностью исключена возможность изменить полярность проводов при подключении батареи.

Е. ИСАЕВ

115583, г. Москва, ул. Ясеневая, 35, кв. 357

В КРАЙНЕМ СЛУЧАЕ

Перегоревший в пути предохранитель у **«Жигулей»** восстанавливаю кусочком фольги от сигаретной пачки. Фольга на бумажной основе имеет очень тонкий слой металла и легко перегорает при повторном коротком замыкании в цепи. Это более быстрый и безопасный способ ремонта, чем замена предохранителей проволокой, гвоздями и монетами, к которой порой прибегают автомобилисты.

ЧАРСКИЙ

344072, г. Ростов-на-Дону, ул. Аксайская, 57, кв. 13

ДЛЯ ЛУЧШЕГО РАСПЫЛЕНИЯ

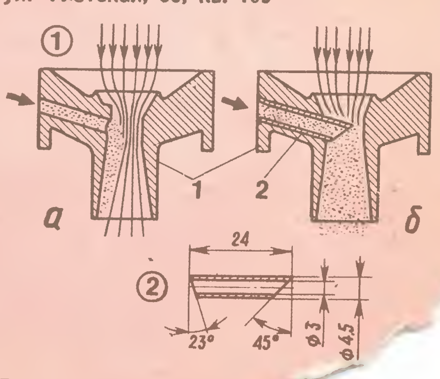
В карбюраторах К—126 (модификаций П и Н), устанавливаемых на **двигатели «Москвич—408» и «412»**, часть топлива, выходящего из канала в малый диффузор, прижимается потоком воздуха к стенке и стекает по ней (см. рисунок). Из-за этого смесь обедняется, затрудняя пуск двигателя и работу на малых оборотах.

Избавиться от этого недостатка удалось при помощи трубки **2**, вставленной в канал и выведенной в диффузор, как показано на рисунке (б). Чтобы трубка не вращалась, ее следует запрессовать, посадить на клей или развальцевать с одной стороны.

В результате заметно улучшились пуск холодного двигателя, работа на малых оборотах и переходных режимах, исчезли «провалы». Улучшенный состав смеси позволил увеличить опережение зажигания на несколько градусов (повернуть распределитель на два-три штриха по шкале) и несколько поднять мощность мотора.

Г. ЕГОРОВ

125499, г. Москва, ул. Флотская, 56, кв. 109



Распыление смеси в дифф… делки (а) и после установ… 1 — малый диффузор; 2…



Историческая серия «Из коллекции «За рулем» 1980 года посвящается автомобилям марок «КИМ» и «Москвич». В ноябре АЗЛК (бывший завод имени КИМ, а затем МЗМА) отмечает 50-летие выпуска первого автомобиля. Ныне с его конвейеров в год сходит около 200 000 машин восьми модификаций

1. ГАЗ—А

Московский завод имени КИМ в 1930 году приступил к сборке легковых автомобилей «Форд-А» и грузовиков «Форд-АА» из импортных деталей. Уже с 1932 года он комплектовал машины ГАЗ—А и ГАЗ—АА из деталей отечественного производства, которые поступали из Горького. В 1939 году сборку грузовиков прекратили, и предприятие было ориентировано на производство малолитражных автомобилей. Сохранились в музее АЗЛК две машины — ГАЗ—А (на рисунке) и ГАЗ—АА «кимовской» сборки, о чем свидетельствуют таблички на передней стенке торпедо кузова, под капотом.

Годы выпуска — 1930—1933; колесная формула — 4X2; число мест — 5; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 3285 см³, мощность — 42 л. с. при 2200 об мин, клапанный механизм — SV, число передач — 3; размер шин — 4,75—19"; длина — 3875 мм; ширина — 1710 мм; высота — 1780 мм; база — 2620 мм; снаряженная масса — 1080 кг; скорость — 90 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

2. КИМ—10-50

Первой малолитражной модели завода было изготовлено около 500 экземпляров. Наряду с модификацией, имевшей закрытый кузов (КИМ—10-50), в небольших количествах выпускались машины КИМ—10-51 с открытым кузовом «фаэтон». До наших дней сохранилось лишь несколько машин КИМ—10-50, одна из которых находится в заводском музее АЗЛК. Интересный образец представлен в собрании Политехнического музея в Москве — опытный КИМ—10-52 с четырехдверным кузовом. Его производство начать не удалось — помешала война.

Машины КИМ—10 с технической точки зрения были интересны применением (впервые в нашем автомобилестроении) капота «аллигаторного» типа и V-образного ветрового стекла.

Годы выпуска — 1940—1941; колесная формула — 4X2; число мест — 4; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1172 см³, мощность — 26 л. с. при 3800 об мин, клапанный механизм — SV; число передач — 3; размер шин — 5,00—16"; длина — 3960 мм, ширина — 1480 мм; высота — 1650 мм; база — 2385 мм; снаряженная масса — 840 кг; скорость — 90 км/ч.

